

LIVRE DU PROFESSEUR

1<sup>re</sup>  
S

# GÉOGRAPHIE

France et Europe : dynamiques des territoires dans la mondialisation

hachette  
ÉDUCATION

# SOMMAIRE

## THÈME 1 introductif **Comprendre les territoires de proximité**

<b>CHAPITRE 1</b>	<b>Approches des territoires du quotidien</b> .....	8
-------------------	---	---

## THÈME 2 **Aménager et développer le territoire français**

<b>CHAPITRE 2</b>	<b>Valoriser et ménager les milieux</b> .....	19
-------------------	---	----

<b>CHAPITRE 3</b>	<b>La France en villes</b> .....	31
-------------------	----------------------------------	----

<b>CHAPITRE 4</b>	<b>Dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation</b> .....	40
-------------------	---	----

## THÈME 3 **L'Union européenne et la France dans le monde**

<b>CHAPITRE 5</b>	<b>Les territoires de l'Union européenne</b> .....	52
-------------------	--	----

<b>CHAPITRE 6</b>	<b>L'Union européenne et la France dans la mondialisation</b> .....	64
-------------------	---	----

Édition : **Doriane Giuli**

Maquette intérieure : **Brigitte Mougin**

Mise en page : **Nicolas Balbo et Catherine Vielcanet**

Cartographie : **Martine Marmouget**

[www.hachette-education.com](http://www.hachette-education.com)

© Hachette Livre 2013, 43, quai de Grenelle, 75905 Paris Cedex 15.

*Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays.*

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes des articles L122-4 et L122-5, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective », et, d'autre part, que « les analyses et les courtes citations » dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement des auteurs ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite ».

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, sans autorisation de l'éditeur ou du Centre français de l'exploitation du droit de copie (20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris), constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

# PROGRAMME

Bulletin officiel n° 8 du 21 janvier 2013

## GÉOGRAPHIE

### France et Europe : dynamiques des territoires dans la mondialisation

Le programme de géographie de la classe de première s'inscrit dans la continuité des apprentissages de la classe de seconde, tant par les connaissances, les méthodes et les capacités abordées, les démarches mises en œuvre, que par les références à deux grilles de lecture majeures du monde : la mondialisation et le développement durable.

Très rénové dans sa conception, son organisation et ses problématiques, il apporte une contribution forte à l'évolution des enseignements de la géographie. Il privilégie les approches problématisées, les démarches de découverte, de questionnement et de recherche ; centré autour des questions de gestion territoriale, il revêt une dimension éminemment citoyenne, invitant les élèves à prendre conscience de la dimension stratégique et prospective de tout choix d'aménagement.

On exploitera toutes les possibilités de croisement avec le programme d'histoire.

#### Fil conducteur et logiques du programme

Le fil conducteur du programme consiste en une étude des territoires de la France et de l'Europe dans le contexte de la mondialisation. Il vise d'abord la compréhension par les élèves du fonctionnement de chaque échelon territorial replacé dans un système d'échelles emboîtées. Pour faciliter cette appropriation, le programme propose une nouvelle approche en trois thèmes correspondant chacun à un échelon territorial, du local au mondial. Il invite à des entrées concrètes et dynamiques dans les territoires, suscitant des interrogations sur leur organisation, les conditions de leur développement et sur les acteurs qui interviennent dans leur aménagement et leur gestion.

La mondialisation constitue une toile de fond de l'ensemble du programme. Du local à l'Europe, dans chaque question abordée, on met en évidence ses logiques à l'œuvre dans l'évolution des territoires.

Chaque thème doit être aussi l'occasion de réactiver les problématiques du développement durable, appliquées aux territoires français et européen.

#### Pratiquer et maîtriser les démarches et les outils de la géographie

Le programme de première doit permettre aux élèves de se familiariser avec les différents outils et documents de l'aménagement et du développement à toutes les échelles territoriales et d'apprendre à les utiliser. Il apparaît notamment indispensable d'exploiter les ressources des sites locaux, régionaux, nationaux ou européens qui proposent un grand nombre de données pour étudier les réalités territoriales.

Dans ce programme, les approches cartographiques sont essentielles. Les élèves seront exercés à la réalisation de croquis et de schémas des principaux territoires abordés.

D'une manière générale, le programme invite à recourir le plus possible aux TICE.

#### Pour traiter le programme

Le programme comporte six questions organisées en trois thèmes. Le premier thème apporte un éclairage renouvelé sur la compréhension des territoires de proximité (commune, structures intercommunales, département) ; il vise à donner aux élèves les outils d'analyse d'un territoire, démarche qui sera ensuite transposée dans les autres études territoriales ; il sera donc abordé en début d'année. Il peut être l'occasion de rencontres d'acteurs et d'observations ou de recherches sur le terrain, lors de sorties de classe, ou d'enquêtes conduites par les élèves, ces travaux pouvant s'étaler pendant toute une partie de l'année scolaire. Le thème 2 vise à mettre en évidence les choix d'aménagement et la politique de développement du territoire de la France.

Les thèmes 2 et 3 et les questions qui les composent peuvent être traités dans un ordre différent en fonction du projet pédagogique du professeur ou de l'équipe pédagogique de la discipline.

Le programme de première accorde une place substantielle aux études de cas ; selon la même démarche qu'en classe de seconde, celles-ci doivent avoir une portée générale par les problématiques qu'elles soulèvent, les méthodes qu'elles mettent en œuvre, les enjeux et les choix qu'elles illustrent.

# France et Europe : dynamiques des territoires dans la mondialisation

## Programme

Le professeur peut traiter les thèmes et les questions dans un ordre différent de celui de leur présentation, à l'exclusion du thème 1 qui ouvre obligatoirement la mise en œuvre du programme.

THÈME 1 introductif - Comprendre les territoires de proximité (7 - 8 heures)	
Questions	Mise en œuvre
Approches des territoires du quotidien	Une étude de cas <b>au choix</b> : – un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée ; – la région où est situé le lycée.  Acteurs et enjeux de l'aménagement des territoires.

THÈME 2 – Aménager et développer le territoire français (16 - 17 heures)	
Questions	Mise en œuvre
Valoriser et ménager les milieux	Potentialités et contraintes du territoire français (ultramarin compris).
La France en villes	Mouvements de population, urbanisation, métropolisation. Nouvelles formes de développement des espaces ruraux. Aménager les villes : réduire les fractures sociales et spatiales.
Dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation	Une étude de cas <b>au choix</b> : – Roissy : plate-forme multimodale et hub mondial ; – un territoire de l'innovation ; – un espace de production agricole.  Dynamiques de localisation des activités et mondialisation.

THÈME 3 – L'Union européenne et la France dans le monde (13 - 14 heures)	
Questions	Mise en œuvre
Les territoires de l'Union européenne	L'Union européenne : frontières et limites, disparités et inégalités socio-spatiales. Le développement d'un territoire ultramarin : entre l'Union européenne et aire régionale (étude cas).
L'Union européenne et la France dans la mondialisation	L'Union européenne, acteur et pôle majeurs de la mondialisation. La présence française dans le monde. Un territoire d'intégration de la France et de l'Union européenne au monde <b>au choix</b> : – Paris ville mondiale ; – une façade maritime mondiale : la « Northern Range ».

En géographie, comme en histoire, le programme est conçu pour être traité dans un horaire annuel de 36 à 39 heures.

# INTRODUCTION GÉNÉRALE

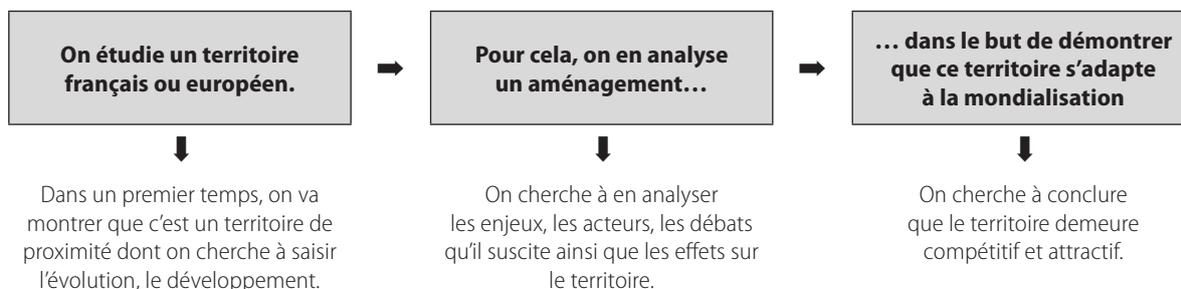
## LECTURE DU PROGRAMME

Le programme de géographie de la classe de première série S s'intitule « France et Europe : dynamiques des territoires dans la mondialisation ». Les mots utilisés par les rédacteurs du programme dans l'introduction doivent être l'objet d'une grande attention tant ils précisent l'esprit de celui-ci. Si l'on met de côté la notion de « mondialisation » sur laquelle on reviendra plus loin, c'est bien entendu celle de « territoire » qui domine l'introduction sous différentes formulations :

Mots clés dérivés de la notion de « territoire »	
« Gestion <sup>1</sup> territoriale »	« Évolution des territoires »
« Étude des territoires » / « Études territoriales »	« Politique de développement du territoire »
« Réalités territoriales »	« Choix d'aménagement <sup>2</sup> »

1. Deux occurrences dans le programme. 2. Quatre occurrences dans le programme.

Le principal objectif (ou « fil directeur ») du programme est « l'étude des territoires de la France et de l'Europe dans le contexte de la mondialisation ». Cette étude des territoires suppose d'en saisir l'évolution, le développement en analysant leur aménagement. En clair, pour n'importe quel territoire, qu'il soit français ou européen, et donc pour l'ensemble des questions au programme, le professeur doit discuter d'un « choix d'aménagement » (une salle de spectacle, une autoroute, un pôle de compétitivité, une extension portuaire, etc.) en analysant ses enjeux, ses acteurs, les débats qu'il suscite ainsi que ses effets sur le territoire, ce dans le but de démontrer qu'ils s'adaptent à la mondialisation en demeurant compétitifs et attractifs. Cette démarche peut être représentée de cette manière :



En outre, le programme tire sa spécificité du fait qu'il est organisé suivant une logique scalaire : « Il vise [...] la compréhension par les élèves du fonctionnement de chaque échelon territorial replacé dans un système d'échelles emboîtées. Pour faciliter cette appropriation, le programme propose une nouvelle approche en trois thèmes correspondant chacun à un échelon territorial, du local au mondial ». Ainsi la question 1 porte-t-elle sur les échelles locale et régionale, les questions 2, 3 et 4 sur l'échelle nationale et les questions 5 et 6 sur les échelles européenne et mondiale. D'où le choix de trois couleurs (orange, rouge et violet) qui permettent aisément d'identifier les échelles auxquelles on entre dans les territoires.

À ce propos, il est utile de préciser qu'une étude à grande échelle porte sur un petit espace et qu'une étude à petite échelle porte sur un espace vaste, comme le rappelle à juste titre le site Géoconfluences (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/notions/index.htm>) : « le terme « échelle » désigne le rapport entre une distance réelle, mesurée dans l'espace terrestre et celle de sa représentation sur une carte. Puisqu'il s'agit d'un rapport, l'échelle sera donc « petite » lorsque le dénominateur est grand et inversement « grande » lorsque ce dernier est petit (du 1/1 000 000<sup>e</sup> au 1/25 000<sup>e</sup> par exemple). En conséquence, à dimensions cartographiques égales, la portion de l'espace représentée est plus vaste à petite échelle qu'à grande échelle, d'où le paradoxe apparent : pour étudier un phénomène géographique sur une grande échelle (mondiale par exemple), il faut une carte à petite échelle. »

<b>Échelle locale et régionale</b> (p. 16-53)	<p>ÉCHELLES LOCALE ET RÉGIONALE</p> <p>1. Lens 2. Île-de-France</p>		
<b>Échelle nationale</b> (p. 54-155)	<p>ÉCHELLE NATIONALE</p> <p>1. Alsace 2. Languedoc-Roussillon 3. Guyane</p>	<p>ÉCHELLE NATIONALE</p> <p>1. Toulouse 2. Lille 3. Massif Central 4. Lyon</p>	<p>ÉCHELLE NATIONALE</p> <p>1. Reims 2. Saclay 3. Bassin parisien</p>
<b>Échelle européenne et mondiale</b> (p. 156-237)	<p>ÉCHELLES EUROPÉENNE ET MONDIALE</p> <p>1. Eurorégion Nord 2. Sud de l'Italie 3. Guadeloupe 4. Mayotte</p>	<p>ÉCHELLES EUROPÉENNE ET MONDIALE</p> <p>1. HAM et Zanz 2. La Défense 3. Viticulture 4. Abu Dhabi 5. Northern Range 6. Londres</p>	

## ORGANISATION DU MANUEL ET EXEMPLE DE PROGRAMMATION

La programmation suivante propose un exemple d'utilisation du manuel dont l'organisation respecte le principe suivant lequel chaque double page peut être traitée en une séance d'une heure. Quelques remarques préalables concernant cette programmation générale qui est conçue pour être traitée dans un horaire de 39 heures :

- elle ne fait pas apparaître les introductions qui pourront s'appuyer sur les ouvertures des chapitres ;
- elle associe les exemples aux cours et ne les fait donc pas directement apparaître ici ;
- elle n'intègre pas les cartes sur lesquelles le professeur pourra longuement s'appuyer pour construire son cours ;
- elle consacre peu de séances aux méthodes qui pourront cependant être exploitées dans le cadre d'un cours, de l'accompagnement personnalisé ou d'une évaluation ;
- elle propose des évaluations qui portent sur les chapitres à l'issue desquels elles se trouvent. Le professeur pourra, le cas échéant, réaliser d'autres évaluations.

Heure	Questions	Mise en œuvre		Pages du manuel
1	Approches des territoires du quotidien	<b>EDC (1/3)</b>	Un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée / La région où est situé le lycée	22-23 / 28-29
2		<b>EDC (2/3)</b>	Un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée / La région où est situé le lycée	24-25 / 30-31
3		<b>EDC (3/3)</b>	Un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée / La région où est situé le lycée	26-27 / 32-33
4		<b>Méthode 3</b>	Rencontrer des acteurs locaux de l'aménagement des territoires	46-47
5		<b>Cours 1</b>	Des territoires pratiqués	38-39
6		<b>Cours 2</b>	Des territoires aménagés	40-41
7		<b>Cours 3</b>	Des territoires gérés	42-43
8		<b>Prépa Bac</b>	<b>Compositions 1 ou 2</b> Analyses de document(s) 1 ou 2	<b>ÉVALUATION</b>
9	Valoriser et ménager les milieux	<b>Cours 1</b>	Les potentialités du territoire français	60-63
10		<b>Cours 2</b>	Les contraintes et les risques du territoire français	64-67
11		<b>Cours 3</b>	Un territoire à gérer et à ménager	68-71
12		<b>Prépa Bac</b>	<b>Compositions 3 ou 4</b> Analyses de document(s) 3 ou 4	<b>ÉVALUATION</b>
13	La France en villes	<b>Cours 1</b>	Une France toujours plus urbanisée	88-91
14		<b>Cours 2</b>	Un territoire fortement métropolisé	92-95
15		<b>Cours 3</b>	Les nouveaux territoires de l'urbain	98-101
16		<b>Cours 4</b>	Des espaces urbains socialement fragmentés	102-105
17		<b>Prépa Bac</b>	<b>Compositions 5 ou 6</b> Analyse de document(s) 5	<b>ÉVALUATION</b>

18	<b>Dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation</b>	<b>EDC (1/3)</b>	Roissy : plate-forme multimodale et hub mondial / Un territoire de l'innovation : le plateau de Saclay / Un espace de production agricole : le Bassin parisien	118-119 / 124-125 / 130-131
19		<b>EDC (2/3)</b>	Roissy : plate-forme multimodale et hub mondial / Un territoire de l'innovation : le plateau de Saclay / Un espace de production agricole : le Bassin parisien	120-121 / 126-127 / 132-133
20		<b>EDC (3/3)</b>	Roissy : plate-forme multimodale et hub mondial / Un territoire de l'innovation : le plateau de Saclay / Un espace de production agricole : le Bassin parisien	122-123 / 128-129 / 134-135
21		<b>Cours 1</b>	Les dynamiques de localisation des espaces agricoles	140-141
22		<b>Cours 2</b>	Les dynamiques de localisation des espaces industriels	142-143
23		<b>Cours 3</b>	Les dynamiques de localisation des services	144-145
24		<b>Prépa Bac</b>	Croquis 1	149
25		<b>Prépa Bac</b>	<b>Compositions 7 ou 8</b> Analyse de document(s) 6	<b>ÉVALUATION</b> 150-151 / 152-153
26	<b>Les territoires de l'Union européenne</b>	<b>Cours 1</b>	Frontières et limites de l'Union européenne	162-165
27		<b>Cours 2</b>	Réduire les inégalités socio-spatiales	166-169
28		<b>EDC (1/3)</b>	Le développement d'un territoire ultramarin : entre Union européenne et aire régionale : Guadeloupe ou Mayotte	172-173 / 178-179
29		<b>EDC (2/3)</b>	Le développement d'un territoire ultramarin : entre Union européenne et aire régionale : Guadeloupe ou Mayotte	174-175 / 180-181
30		<b>EDC (3/3)</b>	Le développement d'un territoire ultramarin : entre Union européenne et aire régionale : Guadeloupe ou Mayotte	176-177 / 182-183
31		<b>Cours 3</b>	Le développement des territoires ultramarins de l'Union européenne	184-185
32		<b>Prépa Bac</b>	<b>Compositions 9 ou 10</b> Analyses de document(s) 7 ou 8	<b>ÉVALUATION</b> 190-191 / 192-193
33		<b>L'Union européenne et la France dans la mondialisation</b>	<b>Cours 1</b>	L'Union européenne, acteur majeur de la mondialisation
34	<b>Cours 2</b>		L'Union européenne, pôle majeur de la mondialisation	204-207
35	<b>Cours 3</b>		La présence économique française dans le monde	212-215
36	<b>Cours 4</b>		La présence politique et culturelle française dans le monde	216-219
37	<b>Cours 5 (1/2)</b>		Paris, ville mondiale / Une façade maritime mondiale : la « Northern Range »	220-223 / 224-227
38	<b>Cours 5 (2/2)</b>		Paris, ville mondiale / Une façade maritime mondiale : la « Northern Range »	220-223 / 224-227
39	<b>Prépa Bac</b>		<b>Compositions 11 ou 12</b> Analyses de document(s) 9 ou 10	<b>ÉVALUATION</b> 232-233 / 234-235

# THÈME 1 introductif

## Comprendre les territoires de proximité

### Introduction

La photographie de la rue de la République à Avignon (Vaucluse) permet d'introduire les deux problématiques du thème 1 « Comprendre les territoires de proximité » qui ne comporte qu'une seule question intitulée « Approches des territoires du quotidien ». Dans ce programme, qui nous invite à étudier « dynamiques des territoires [français et européens] dans la mondialisation », le thème 1 s'attache à étudier le fonctionnement de l'échelon local et mobilise les expressions pas tout à fait synonymes de « territoires de proximité » et de « territoire du quotidien » :

- Le territoire de proximité qualifie un territoire qui est proche. Le mot de « proximité » est éminemment relatif car en étant à 1 h 30 de TGV, Bruxelles est à proximité de Paris. La diffusion récente de ce mot (police de proximité, emplois de proximité, commerce de proximité, justice de proximité etc.) fait référence à l'ensemble des structures accessibles qui sont en contact étroit et permanent avec la population. Le territoire de proximité désigne un espace local qui est administré par les collectivités territoriales au service direct de la population.
- Le territoire du quotidien désigne l'espace familier qu'un individu construit autour du lieu où il réside et en fonction de ses différentes

activités. C'est la pratique routinière, répétitive de l'espace environnant le logement et l'ensemble des déplacements individuels qui font le territoire du quotidien. Un territoire qui a longtemps coïncidé avec l'espace local, mais qui aujourd'hui, dans un contexte de mobilité géographique accrue, déborde souvent de celui-ci. Si le territoire de proximité est une expression ayant une dimension fortement citoyenne, le territoire du quotidien a une dimension surtout sociale, voire culturelle.

Pour répondre à la deuxième problématique, le professeur pourra guider la réflexion des élèves en les interrogeant de cette manière :

- Quels sont les aménagements visibles sur la photographie de la rue de la République à Avignon ?
- Quels sont les objectifs visés par ces aménagements ?
- Quels sont les acteurs de ces aménagements ?

Par ce questionnement, les élèves devront saisir que le thème 1 cherche à démontrer que l'aménagement d'un territoire est essentiel dans un contexte de mondialisation et que c'est la fonction des acteurs publics (collectivités territoriales, État et Union européenne) que de rendre compétitifs les territoires qu'ils gèrent. Par ailleurs, les élèves devront comprendre que les acteurs privés (firmes transnationales ou FTN) valorisent de manière différenciée et sélective les territoires en les mettant en concurrence.

## CHAPITRE 1 Approches des territoires du quotidien

### Introduction

#### ● Lecture du programme

Les « Approches des territoires du quotidien » est la seule question à traiter dans le cadre du thème 1 « Comprendre les territoires de proximité ». Le programme préconise de lui consacrer 7 à 8 heures, soit un volume qui doit permettre au professeur d'aborder confortablement le programme de géographie en début d'année.

Ce volume horaire doit permettre d'introduire la notion de mondialisation, contexte dans lequel les territoires de la France et de l'Europe doivent être étudiés. Le programme ne prévoit pas l'étude de ce processus en tant que tel, alors même qu'il en est une des « grilles de lecture majeures du monde », « une toile de fond de l'ensemble du programme ». Le cours 2 intitulé « Des territoires mondialisés » (p. 40-41) s'efforce de décrypter la notion de mondialisation à travers les territoires du quotidien, de montrer les liens qui existent entre les territoires du quotidien, leur aménagement et la mondialisation.

Par ailleurs, ce volume horaire doit donner lieu à la mise en place d'un projet qui nécessite une sortie de terrain ou une rencontre d'acteurs. Les instructions officielles insistent très fortement sur ce point : « [le thème 1] peut être l'occasion de rencontres d'acteurs et d'observations ou de recherches sur le terrain, lors de sorties de classe, ou d'enquêtes conduites par les élèves. ». La méthode 3 (p. 46-47) expose la démarche à suivre pour mettre en activité les élèves dans le respect de cette nouvelle exigence.

Enfin, ce volume horaire prend en compte que les élèves doivent assez rapidement se familiariser avec les exercices de la discipline : les pages Prépa Bac proposent des exemples de composition (p. 48-49) et d'analyse de document(s) (p. 50-51) rédigés ; la méthode « Comment étudier un aménagement ou une région ? » (p. 20-21) et la fiche de révision (p. 52-53) comportent des schémas simples à reproduire que les élèves pourront aisément réinvestir. Si les exercices du baccalauréat sont inconnus à l'heure où manuel et le livre du professeur sont écrits, les exercices proposés s'attachent à respecter les principes que le pro-

gramme nous invite à suivre (« Capacités et méthodes ») : évaluer les élèves ayant mémorisé le cours, critiquant des documents de types différents et réalisant des productions graphiques.

#### ● Organisation du chapitre

La diversité des territoires du quotidien ne permettant pas de proposer une étude de cas pour chacun d'entre eux, le choix s'est porté sur deux cas représentatifs que l'on croisera plus loin dans le manuel :

L'étude de cas Aménagement porte sur Lens et l'antenne du musée du Louvre qui y a ouvert ses portes en décembre 2012. Ce cas est pertinent à étudier du fait de ses enjeux, de ses acteurs, des débats qu'il suscite ainsi que de ses effets sur le territoire. Il est d'autant plus pertinent qu'au même moment le Louvre implante une autre antenne à Abu Dhabi qui est évoquée dans le chapitre 6 intitulé « L'Union européenne et la France dans la mondialisation » (document 3 p. 219). Cet exemple peut servir de fil directeur et donner de la cohérence au traitement du programme.

L'étude de cas Région porte sur la région Île-de-France. Le choix de ce cas tire sa pertinence du fait qu'il est un autre fil directeur du manuel permettant de donner de la cohérence au traitement du programme : les élèves devront étudier Paris en tant que ville mondiale dans le chapitre 6 intitulé « L'Union européenne et la France dans la mondialisation » (p. 220-223).

Les deux études de cas et les cours sont construits suivant une démarche unique en trois temps. Le professeur analysera le territoire du quotidien/de vie des élèves dans un premier temps, il introduira l'aménagement(s) de ce territoire dans un deuxième temps et il en présentera les acteurs dans un troisième temps. Pour nourrir son propos, il trouvera dans le cours 1 des analyses nécessaires à la première partie de son étude de cas, dans le cours 2 des analyses nécessaires à la deuxième partie de son étude de cas, dans le cours 3 des analyses nécessaires à la troisième partie de son étude de cas. Chaque partie de l'étude de cas et chaque cours peuvent être traités en une heure, soit un total de 6 heures :

## Une étude de cas au choix :

Étude de cas Aménagement Lens (p. 22-27)	Étude de cas Région Île-de-France (p. 28-33)		Cours (p. 38-43)
1. Quel est mon territoire du quotidien ? (p. 22-23)	1. En quoi ma région est-elle un territoire de vie ? (p. 28-29)	↔	Cours 1 : des territoires pratiqués (p. 38-39)
2. Quel aménagement transforme mon territoire du quotidien ? (p. 24-25)	2. Quels grands projets d'aménagement transforment ma région ? (p. 30-31)	↔	Cours 2 : des territoires mondialisés (p. 40-41)
3. Quels acteurs aménagent mon territoire du quotidien ? (p. 26-27)	3. Quels acteurs aménagent ma région ? (p. 32-33)	↔	Cours 3 : des territoires gérés (p. 42-43)
3 heures		+	3 heures

## OUVERTURE

### Pause-déjeuner sur l'esplanade de La Défense (Hauts-de-Seine)

p. 18-19

La photographie de l'esplanade de La Défense (Hauts-de-Seine) permet d'introduire les trois problématiques du chapitre.

Dans un premier temps, elle permet d'aborder la définition d'un territoire du quotidien à partir du moment où différents publics sont facilement repérables sur la photographie. Des cadres qui travaillent sur place dans les gratte-ciel, des salariés qui pique-niquent sur la pelouse ou encore des enfants qui profitent de la présence d'un manège montrent que le territoire du quotidien est un espace familier où différentes activités sont pratiquées selon les individus et leur emploi du temps.

Dans un second temps, cette photographie permet de montrer que cet espace est adapté à la mondialisation en raison des formes verticales et originales du bâti et en raison des firmes en présence (FNAC, Technip). La Défense, premier quartier d'affaires européen par l'étendue de son parc de bureaux est d'ailleurs un espace moteur de la mondialisation.

Enfin, cette photographie pose la question des acteurs qui aménagent aujourd'hui les territoires du quotidien. Des acteurs publics participent à l'aménagement de ces territoires comme l'Établissement public de

gestion du quartier d'affaires de La Défense, créé par la loi du 27 février 2007 et qui a pour mission la gestion, la promotion et l'animation de l'espace public dont cette même loi lui a transféré la propriété. De plus, des acteurs privés participent à l'aménagement de l'esplanade de La Défense. Le choix des entreprises et la construction des bâtiments sont ainsi liés à des stratégies d'acteurs privés.

## MÉTHODE

### Comment étudier un aménagement ou une région ?

p. 20-21

Le nouveau programme offrant le choix d'étudier « un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée » ou « la région où est situé le lycée » à l'intérieur d'un même chapitre intitulé « Approches des territoires du quotidien », les pages 20-21 proposent aux professeurs une démarche unique, applicable à l'ensemble des aménagements locaux et des régions. Cette démarche, que suivent les études de cas développées dans le manuel (Lens pour l'aménagement local p. 22-27, l'Île-de-France pour la région p. 28-33), est présentée dans le tableau suivant. Les professeurs peuvent s'en inspirer pour construire leur propre étude de cas, aussi bien du point de vue du questionnement que de celui des documents.

Étude de cas Aménagement (p. 20)	Étude de cas Région (p. 21)	Démarche
1. Quel est votre territoire du quotidien ?	1. En quoi votre région est-elle un territoire de vie ?	<i>On présente le territoire où est situé le lycée</i>
2. Quel aménagement transforme votre territoire du quotidien ?	2. Quels grands projets d'aménagement transforment votre région ?	<i>On présente l'/les aménagement(s) de ce territoire</i>
3. Quels acteurs aménagent votre territoire du quotidien ?	3. Quels acteurs aménagent votre région ?	<i>On présente les acteurs impliqués par cet/ces aménagement(s)</i>

Il est à noter que l'étude de « la région où est situé le lycée » ne peut plus exactement être menée de la même manière que dans le programme des séries ES/L puisque cette étude de cas est désormais partie intégrante du chapitre introductif. Dans ce programme des séries ES/L, elle figure dans le chapitre 2, un chapitre qui s'intéresse de manière plus attentive à la région en tant que collectivité territoriale dont les pouvoirs vont croissants. Dans le programme de la série S, le professeur, qui choisira d'étudier « la région où est situé le lycée », devra le faire de la même manière que s'il traitait d'un aménagement, c'est-à-dire avec en ligne de mire la nécessité d'expliquer aux élèves que les collectivités territoriales sont les chefs de file de l'aménagement des territoires depuis les lois de décentralisation de 1982, renforcées par celles de 2003-2004. Une explication qu'il est inutile de

fournir dans le chapitre 2 du programme d'ES/L puisque le chapitre 1 l'a donnée.

Graphiquement, cette démarche progressive fonctionne comme série de trois calques, comme le montrent les schémas qui figurent dans la méthode. Chaque étape de cette démarche peut être représentée dans une production graphique simple et compréhensible pour les élèves ; chaque étape étudiée en classe permet également de compléter un schéma unique qui peut illustrer une conclusion de composition. Le professeur soucieux d'enseigner en changeant de langage peut s'en inspirer pour construire les schémas correspondant à sa propre étude de cas. Il trouvera d'autres suggestions dans la fiche de révision p. 52.

Étude de cas Aménagement (p. 20)	Étude de cas Région (p. 21)	Démarche
 territoire proche du lycée  lycée	 région  limite départementale  lycée	<i>On présente le territoire où est situé le lycée</i>
+  aménagement choisi à proximité de votre lycée	+  grand projet d'aménagement	<i>On présente le(s) aménagement(s) de ce territoire</i>
+  acteur privé ou public	+  Conseil régional	<i>On présente les acteurs impliqués par ce(s) aménagement(s)</i>

Pour construire son étude de cas en suivant la démarche proposée, le professeur peut s'appuyer sur un corpus de sources variées et contradictoires. Ces sources doivent notamment permettre d'appréhender les enjeux de(s) aménagements des territoires et les débats qu'ils suscitent entre les acteurs. Pour faire simple, on distingue quatre grands types de sources :

Des cartes et plans, en version papier (IGN) ou électronique (Géoportail, Google Maps), qui permettent de délimiter et d'analyser le territoire du quotidien des élèves, un territoire que l'on nomme « territoire proche » dans l'étude de cas Aménagement et « territoire de vie » dans l'étude de cas Région ;

Des médias locaux ou régionaux (presse quotidienne, hebdomadaire, radio et télévision) qui permettent de présenter de manière plutôt complète le(s) aménagement(s) du territoire du quotidien des élèves, leurs enjeux, leurs acteurs, les débats qu'ils suscitent ainsi que leurs effets sur le territoire ;

Des publications officielles regroupant aussi bien des documents d'aménagement locaux (SCoT, PLU) ou régionaux (SRADDT) que des publications des collectivités territoriales (sites Internet, bulletins, brochures d'informations des conseils départementaux et régionaux) ;

À cela s'ajoutent d'autres types de sources sur lesquelles les instructions officielles insistent : la sortie de terrain ou la rencontre d'acteurs (méthode 3 p. 46-47), les sites Internet nationaux (« Pour aller plus loin » p. 53), des argumentaires d'autres acteurs locaux (exemple : pétitions).

## ÉTUDE DE CAS 1

### Comment fonctionne un territoire du quotidien comme Lens ?

p. 22-27

Ancienne région industrielle, le bassin minier de Lens-Liévin connaît une crise économique et sociale marquée depuis les années 1970. La disparition des mines puis des emplois industriels entraîne un chômage élevé et des difficultés économiques et sociales. Dans le cadre de la politique de décentralisation des institutions culturelles, le musée du Louvre a proposé l'ouverture d'une antenne régionale. En 2004, le gouvernement a choisi le site proposé par Lens, ville de 36 000 habitants sans musée, au cœur d'une agglomération de 400 000 personnes, pour redynamiser un espace en déclin. L'agglomération espère donc un « effet Louvre » et se tourne vers la promotion culturelle de son patrimoine minier : elle propose simultanément de l'inscrire au patrimoine culturel de l'humanité de l'Unesco. La réponse est attendue en 2012, comme l'ouverture du musée.

#### 1. Quel est mon territoire proche ?

p. 22-23

##### ● Présentation

Cette première partie de l'étude de cas part du territoire du quotidien, c'est-à-dire de l'espace familier que se construit un individu en fonction de ses activités. La carte mentale d'un élève du lycée Condorcet de Lens est un exemple type, qui peut être reproduit en classe sous forme d'exercice. Un texte présentant les lieux de vie peut aussi être réalisé. Comparée avec l'extrait de carte IGN, la carte mentale permet de relever la différence entre représentation et réalité : perception des distances, classification des bâtiments et des activités, présence ou

absence de lieux représentatifs... Au final, l'application de l'exercice en classe permet de comparer les différentes cartes mentales et de conclure que chaque territoire est construit, unique et évolutif. Il doit aussi beaucoup à la représentation que l'on s'en fait et demande une appropriation. Cette partie est en lien avec le cours 1, « Des territoires pratiqués » (p. 38).

##### ● Réponses aux questions

**1.** Damien fréquente quotidiennement le lycée Condorcet, se rend deux fois par semaine au stade municipal pour faire du football et va tous les quinze jours au stade Bollaert pour supporter le Racing Club de Lens. Occasionnellement, il se rend dans le centre-ville pour faire des courses et voir ses amis. Plus rarement, il va dans les centres commerciaux alentour. Le territoire du quotidien de Damien s'étend entre sa ville de résidence, Loos-en-Gohelle, à l'ouest de Lens, et le centre de la ville de Lens, dans un périmètre de moins de 4 km.

**2.** Le lycée de Damien est distant de 3,5 km de son domicile. Il vit « loin » du centre de la ville de Lens dans le sens où la distance à parcourir pour ses trajets quotidiens nécessite l'utilisation d'un moyen de transport (bus, vélo, voiture), mais « pas loin » dans la mesure où les distances restent très modestes.

**3.** Damien ne fréquente pas tout le territoire de sa ville : il fréquente son quartier, celui de son lycée en centre-ville et ceux liés à ses loisirs. Par contre, il ne fréquente pas les autres quartiers résidentiels de Lens (la Grande Résidence ou ZUP de Lens, les cités minières comme celles du 9-9 bis).

**4.** Damien alterne les modes de transport en fonction des distances à parcourir (à pied, en bus), de la destination (présence d'un garage à vélos), du beau temps (bus ou vélo), de la fréquentation de lieux seul ou avec ses parents (voiture).

**5.** Le territoire de Damien lui est propre. Ses camarades n'habitent pas forcément le même quartier, n'ont pas les mêmes loisirs et ses parents ont un territoire différent car il comprend leur lieu de travail. Le territoire de Damien est en effet appelé à évoluer et à s'agrandir au fur et à mesure de son insertion dans la vie adulte : fréquentation d'un établissement plus éloigné pour ses études supérieures, déplacements plus lointains avec un véhicule personnel.

**BILAN 1.** Le territoire de Damien est construit car il correspond à son mode de vie. Ses déplacements sont des trajets cohérents entrepris pour mener les activités communes à tout lycéen : fréquentation d'un établissement scolaire, sorties liées aux loisirs, besoins de consommation... Il est unique car chaque individu, en fonction de son lieu d'habitation, de ses centres d'intérêt, de ses obligations scolaires ou professionnelles se construit son propre territoire. Il est enfin évolutif et s'élargit progressivement de l'enfance à l'âge adulte : le territoire actuel de Damien n'est ni celui qu'il possédait quand il était collégien, ni celui qu'il aura dans quelques années, lorsqu'il sera étudiant puis jeune actif.

#### 2. Quel aménagement transforme mon territoire proche ? Quels en sont les enjeux ?

p. 24-25

##### ● Présentation

Le territoire est susceptible d'évolution. Le programme suggère de choisir un aménagement dans le territoire proche du lycée. L'exemple du Louvre à Lens a ici été sélectionné : c'est un projet ambitieux, ori-

ginal, de nature culturelle, qui veut s'inscrire comme un exemple éclatant de reconversion et qui est donc symbolique. Il s'insère et s'adapte à un espace à l'identité minière et populaire marquée, avec le désir affiché de transformer l'image de l'agglomération lensoise et d'amorcer une rénovation urbaine généralisée. Les retombées économiques attendues avec ce projet sont loin d'être négligeables mais sont encore incertaines, même si on peut s'attendre à un « effet Louvre », surtout en matière d'image et de bénéfice économique, mais moins en matière d'emploi. L'aménagement, prestigieux, n'en reste cependant pas moins exceptionnel. Par sa dimension, il s'inscrit comme une adaptation et une insertion à la mondialisation. Cette partie de l'étude de cas se rattache au cours 2, « Des territoires mondialisés » (p. 40).

### ● Réponses aux questions

1. Le passé minier de Lens est identifiable grâce à plusieurs éléments :
  - les terrils, amas de déchets schisteux issus de l'extraction charbonnière. Ceux que l'on aperçoit sont ceux de Loos-en-Gohelle, les plus hauts d'Europe, avec 187 m de haut. Si certains ont été arasés, ils restent nombreux dans le paysage de l'agglomération lensoise ;
  - les cités minières, c'est l'élément le plus visible du passé minier. On distingue les corons (barres horizontales de logements destinés aux ouvriers mineurs), plus anciens et moins confortables bien que rénovés aujourd'hui, des cités-jardins (logements destinés à tous les employés des compagnies des mines, généralement groupés par deux, entourés de jardins et conçus à l'origine avec un souci d'aménagement paysager et l'insertion de bâtiments utilitaires tels qu'école, dispensaire, église, économat parfois encore en service) ;
  - les puits d'exploitation du charbon, ou carreau de mine, avec bâtiments industriels, en particulier chevalets. La plupart a été démantelée, mais on distingue un chevalet sur la photo, devant les terrils.
2. Le chantier visible sur la photographie aérienne est celui du Louvre-Lens. Le musée du Louvre a en effet décidé en 2003 de procéder à l'ouverture d'une antenne régionale dans le cadre de la politique de décentralisation et la ville de Lens a été choisie pour accueillir le site en 2004. C'est donc un aménagement institutionnel et culturel, entrepris sur l'ancienne fosse 9-9 bis, fermée en 1960, démantelée et devenue une friche industrielle. Située au cœur de l'agglomération lensoise, la friche fait l'objet d'une reconversion.
3. La construction de cet aménagement est prestigieuse car elle implique la participation du musée le plus célèbre du monde, le Louvre. Pour construire le nouveau bâtiment, il a fait appel à un cabinet d'architectes de renommée internationale, l'agence japonaise SANAA, prix Pritzker en 2010.
4. Le site proposé par Lens présente plusieurs avantages :
  - le site est proche du centre-ville et de la gare, inséré dans une agglomération dense, il offre 20 hectares entourés d'arbres permettant l'aménagement paysager ;
  - l'agglomération de Lens-Liévin est en situation de carrefour, entre la capitale régionale, Lille, et Arras, entre les autoroutes A1, A21 et A26 fréquentées par les touristes étrangers d'Europe du Nord. Desservi par le TGV, Lens est à 1 h 10 de Paris et proche des capitales européennes Londres et Bruxelles ;
  - le choix est symbolique puisque l'agglomération est sans musée, confrontée aux problèmes économiques et sociaux. Le choix de l'implantation sur un carreau de mine exprime la « reconnaissance » pour une région industrielle et minière active, touchée de plein fouet par la crise depuis les années 1970. C'est aussi un exemple de reconversion éclatant, bien qu'isolé. La pose de la première pierre du Louvre-Lens a eu lieu le 4 décembre 2009, jour de la sainte Barbe, patronne des mineurs. Son ouverture est prévue le 4 décembre 2012.
5. L'aménagement vise à redynamiser l'agglomération lensoise. Avec 15,3 % de chômeurs et un revenu fiscal médian en dessous de la moyenne régionale, elle est nettement défavorisée. Les habitants et les élus espèrent un « effet Louvre », une revalorisation en termes d'image et des retombées économiques à travers les activités générées par l'implantation du Louvre à Lens, notamment le tourisme.
6. Pour les musées, l'ouverture d'antennes est une tendance actuelle, liée à la mondialisation : les musées cherchent à profiter de leur image prestigieuse pour développer et élargir leurs activités et leurs publics. En s'associant à un cabinet d'architecture internationalement reconnu, ils créent l'évènement autour du bâtiment comme autour des collections

et s'assurent une visibilité internationale. Pour les collectivités, l'accueil d'une telle entreprise est aussi l'occasion de s'insérer dans la mondialisation. Le musée est aussi vu comme un aménagement de la ville, occasion de procéder à une restructuration urbaine et d'en modifier l'image. Une stratégie de communication mondiale ayant pour support la culture se met donc en place.

**BILAN 2.** Le projet du Louvre-Lens est un ambitieux projet d'ouverture d'un musée à Lens. Le site choisi, sur un ancien carreau de mine, rappelle symboliquement le passé industriel de la région, située au carrefour de l'Europe du Nord-Ouest. Les enjeux présents sont importants : le bassin de Lens-Liévin espère, par cet exemple prestigieux de reconversion, impulser une dynamique susceptible d'améliorer la situation économique et sociale. Il souhaite aussi opérer un changement d'image et devenir plus attractif.

### 3. Quels acteurs aménagent aujourd'hui mon territoire proche ?

p. 26-27

#### ● Présentation

Avec la décentralisation, les acteurs des projets d'aménagement sont devenus multiples. Ils sont bien sûr publics, de l'Union européenne aux collectivités locales en passant par l'État, mais aussi privés : mécènes, associations, particuliers habitant le territoire participent désormais, avec plus ou moins de poids, à l'aménagement des territoires. Cela ne va pas sans controverse et débat : l'utilité d'un projet, ses contraintes pour les riverains, son coût, sont régulièrement débattus. Si les collectivités locales se montrent désormais soucieuses de communiquer sur leurs projets d'aménagement et d'obtenir l'aval de la population, allant parfois jusqu'à créer une réelle dynamique, peut-on pour autant parler de démocratie participative ? Au final, les décisions restent l'apanage des instances politiques et des financeurs. Cette partie est en lien avec le cours 3, « Des territoires gérés » (p. 42).

#### ● Réponses aux questions

1. Les différents acteurs dans la réalisation du musée du Louvre-Lens sont :
  - les acteurs publics traditionnels : État, Union européenne, Conseil régional, Conseil général, communauté d'agglomération de Lens-Liévin, ville de Lens ;
  - le musée du Louvre, qui a le statut d'établissement public ;
  - les acteurs privés : mécènes (souvent des grandes entreprises), habitants de Lens soutenant le musée à titre particulier ou professionnel (université, enseignants), associations à but culturel ou de promotion du patrimoine, chambre de commerce et d'industrie, structures ayant un intérêt à la promotion du Louvre-Lens.Certains de ces acteurs sont regroupés dans Euralens, qui se propose d'agir de façon cohérente afin d'assurer la promotion du territoire.
2. La conception du musée appartient essentiellement au musée du Louvre, qui travaille avec le cabinet d'architectes chargé de la construction, s'occupe de l'aménagement interne de l'espace avec un muséographe et choisit les œuvres qui seront exposées. Le financement revient à 71 % aux collectivités territoriales, en particulier à la région Nord-Pas-de-Calais, qui paie 59 % des 150 millions d'euros (soit 88,25 millions d'euros) que coûte le projet. L'UE est le deuxième contributeur au projet (20 %), mais l'État ne finance qu'à 4 % la construction du Louvre-Lens. Quant aux habitants de la communauté d'agglomération, ils sont concernés par le projet mais n'en sont pas responsables.
3. Malgré la volonté de démocratisation et de consultation des particuliers sur les aménagements, les décisionnaires restent bien les instances officielles. Le projet du Louvre-Lens a entraîné la participation active de la population, à travers le livre d'or signé en 2004 par plus de 8 000 personnes, à la mairie de Lens, pour convaincre le ministre de la Culture de la motivation de la région à accueillir le Louvre. Les maquettes des différents projets architecturaux ont ensuite été exposées et les habitants ont été nombreux à venir les voir. Au final, le document 9 montre que la décision revient aux politiques, influencés par les « experts » du Louvre, qui viennent à leurs conditions. Le projet ne fait donc pas l'unanimité. La critique essentielle porte sur le coût, très élevé et supporté en majorité par les habitants du Nord-Pas-de-Calais. En outre, les frais de fonctionnement, estimés à 15 millions d'euros par an, seront pris en charge par les collectivités locales, ce qui

est inhabituel : c'est d'ordinaire l'État qui s'en occupe. Le Louvre-Lens risque donc de coûter très cher aux habitants de la région.

**4.** La population est impliquée à travers des opérations de communication, comme par exemple « Le Louvre en sang et or » qui propose des reproductions d'œuvres au stade Bollaert. Si la tentative de liaison entre culture populaire à travers le foot et culture « classique » avec le Louvre est peut-être louable, elle montre aussi les limites de ce type d'opérations, qui ressemble plus à une implication dans l'événementiel (l'arrivée du Louvre à Lens) qu'à une véritable volonté de diffusion de la culture. Lorsqu'on les interroge, une majorité de Lenois se félicite de l'arrivée du Louvre à Lens... parce que cela va créer des emplois. Ils sont beaucoup moins nombreux à considérer qu'ils fréquenteront le musée. C'est pourquoi la diffusion de la culture à travers les instances scolaires est un enjeu essentiel. Ainsi, au lycée Condorcet, la dynamique créée autour du Louvre à Lens a permis d'obtenir l'ouverture d'une section « histoire des arts » qui propose aux lycéens d'accéder à la culture. Pour fédérer la population, le musée du Louvre et le Conseil régional se sont dotés d'une structure, la Maison du projet, installée à côté du chantier et œuvrant depuis 2009 à la communication et à la préparation de l'arrivée du Louvre à Lens. L'implication de la population dans le projet du Louvre-Lens semble donc un objectif essentiel.

**BILAN 3.** L'aménagement du musée du Louvre-Lens comprend différents acteurs : le musée du Louvre, les acteurs publics à toute échelle, de l'UE aux collectivités territoriales. Enfin, particuliers, citoyens, peuvent être impliqués ou intéressés. Mais un aménagement ne va pas sans critiques : les questions du coût, supporté essentiellement par la région, et de l'ambition culturelle envers la population locale sont ici soulevées. L'utilisation outrancière du folklore minier et de l'image populaire de Lens à travers le football est critiquée. Les initiateurs du projet sont cependant conscients de l'importance de l'implication de la population dans la réussite de l'implantation du Louvre à Lens.

## ÉTUDE DE CAS 2

### Comment fonctionne une région comme l'Île-de-France ?

p. 28-33

Région de petite taille mais très peuplée, l'Île-de-France constitue un territoire de vie particulier (« région-capitale ») en raison de la présence de la capitale nationale. Ceci dit, la présence de Paris, capitale à la fois politique, économique et culturelle de la France, n'est pas à étudier directement ici puisque ce point peut être traité dans le chapitre 6 sur « l'Union européenne et la France et dans la mondialisation » à travers l'item intitulé « Paris, ville mondiale » (p. 220-223). L'étude de cas ne porte pas sur la « région parisienne », mais sur « l'Île-de-France ».

Cette étude de cas concerne tous les élèves franciliens et peut être réalisée sur au moins trois heures, chacune des trois parties de l'étude de cas (correspondant à une double page dans le manuel) pouvant être traitée en une heure. À noter que si l'on précise « au moins trois heures » pour la réalisation de cette étude de cas, c'est parce que le programme invite à organiser une sortie de terrain ou une rencontre d'acteurs.

Enfin, il faut ajouter que cette étude de cas suit la même logique de questionnement que celle adoptée dans la partie « cours » :

- La première partie (correspondant à la première double page dans le manuel : p. 28-29) s'interroge sur la région Île-de-France en tant que territoire de vie ;
- La deuxième partie (correspondant à la deuxième double page dans le manuel : p. 30-31) s'interroge sur les grandes projets d'aménagement qui transforment la région Île-de-France ;
- La troisième partie (correspondant à la troisième double page dans le manuel : p. 32-33) s'interroge sur les acteurs qui transforment la région Île-de-France.

### 1. En quoi ma région est-elle un territoire de vie ?

p. 28-29

#### ● Présentation

Cette première double page s'interroge sur la région Île-de-France en tant que territoire de vie. Le professeur démontrera dans cette étape

que la région est une réalité de plus en plus évidente pour ses habitants, les Franciliens. Pour ce faire, il dispose de cinq documents de natures et d'échelles variées (carte, illustrations, tableaux de données). Ainsi le document 1 fournit les chiffres clés de l'Île-de-France : ce document est essentiel pour dégager les caractéristiques cette région, de très loin la plus puissante de France. Le document 2 présente les résultats d'une enquête d'opinion portant sur le sentiment d'appartenance des habitants à l'Île-de-France. Avec le document 3, qui présente deux des trois logos successifs de la région (1976 et 2005), il va permettre de réfléchir sur l'importance de l'identité de l'Île-de-France. Le document 4 est une photographie de la base de loisirs de Draveil (Essonne), c'est-à-dire d'un équipement géré par le Conseil régional et dont l'appropriation par les habitants engendrerait une plus forte reconnaissance de la région en tant que territoire de vie. Enfin, le document 5 est une carte de l'organisation du territoire de la région : les élèves peuvent y identifier les principales zones de peuplement et d'activités, l'armature urbaine et les réseaux de communication. Ces documents doivent permettre de tirer deux conclusions portant sur les caractéristiques de la région Île-de-France, en insistant notamment sur son identité, et d'analyser l'organisation de l'espace régional.

#### ● Réponses aux questions

**1.** Trois caractéristiques distinguent la région Île-de-France. Avec 11,9 millions d'habitants en 2011, soit 19 % de la population métropolitaine, et 563 milliards d'euros de PIB en 2010, soit 30 % du PIB de la France métropolitaine, l'Île-de-France est de loin la région la plus peuplée et la plus puissante du pays (document 1 p. 28). Le PIB/hab., les investissements étrangers et le taux de chômage confirment son dynamisme économique. En outre, l'Île-de-France est une région polarisée par Paris, ville qui est équipée de deux grands aéroports et vers laquelle convergent les réseaux de communication (autoroutes, TGV) (document 5 p. 29). Enfin, la région Île-de-France est une région attractive, comme l'indiquent l'activité touristique (1<sup>re</sup> région touristique mondiale et 3<sup>e</sup> ville mondiale en nombre de congrès) (document 1 p. 28) et l'espace situé hors de la région où vivent plus de 20 % des actifs résidents travaillant en Île-de-France (document 5 p. 29). Les documents 1 p. 28 et 5 p. 29 peuvent être l'objet d'une analyse plus fine encore.

**2.** L'identité de la région Île-de-France dépend de sa présence dans la vie quotidienne des sa population, les Franciliens. Le document 2 p. 28 montre que les Franciliens développent un sentiment d'attachement à la région qui varie en fonction du lieu où il réside : 44 % des habitants de la grande couronne sont attachés à l'Île-de-France, contre 16 % pour les Parisiens. Plus on s'éloigne de Paris, plus l'Île-de-France devient une réalité évidente pour les habitants. Le document 3 p. 29 présente deux des trois logos successifs de la région Île-de-France dont il est intéressant de décrypter deux éléments. Le slogan d'une part : en 1976, le logo martèle que « Ma région, c'est l'Île-de-France » comme s'il était besoin de rappeler aux Franciliens qu'ils appartiennent à la région dans laquelle ils vivent ; en 2005, le logo ne l'exprime plus comme si leur attachement à la région était désormais acquis. L'illustration d'autre part : en 1976, le cœur rouge de la fleur met en avant Paris par rapport aux autres départements, de la petite couronne en blanc (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) et de la grande couronne en bleu (Seine-et-Marne, Val-d'Oise, Yvelines, Essonne) ; en 2005, cette inégalité n'apparaît plus, l'étoile comportant huit branches de même couleur. Paris n'est qu'un département parmi les huit que la région administre. Enfin, le document 4 p. 29 permet d'affirmer que la région Île-de-France est présente dans la vie quotidienne de la population à travers l'ensemble des équipements qu'elle met à leur disposition pour répondre à leurs besoins et améliorer leur cadre de vie. Les lycées et le Transilien (document 9 page 31) sont d'autres exemples à exploiter.

**3.** L'Île-de-France « n'est pas une région comme les autres » ainsi que le montre l'organisation de son territoire régional. D'après le document 5 p. 29, elle est atypique en raison de la diversité des pôles d'activité situés dans la proche couronne et, notamment, de la présence de quartiers d'affaires à Paris, à La Défense (le document 2 page 221 est plus précis) et à l'aéroport de Roissy (« Pourquoi Roissy devient-il un espace tertiaire majeur ? », pages 122-123). L'Île-de-France a un poids économique en France qui est supérieur au poids démographique.

L'armature urbaine est organisée en trois couronnes avec Paris au centre, une ceinture de villes nouvelles proches de Paris et des villes moins importantes en périphérie de région où la forêt occupe une plus grande surface. Les réseaux de communication sont organisés en étoile : les autoroutes comme les lignes grande vitesse font de Paris un carrefour et place la ville au centre non seulement de la région, mais aussi du pays.

## 2. Quels grands projets d'aménagement transforment ma région ?

p. 30-31

### ● Présentation

Cette deuxième double page s'interroge sur les grands projets d'aménagement qui transforment la région Île-de-France. Le professeur démontrera que la région définit les grandes orientations de la politique de l'aménagement de son territoire dans le but de l'adapter à la mondialisation et de demeurer compétitif et attractif. Contrairement à l'autre étude de cas (« un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée »), il n'étudiera pas un exemple spécifique d'aménagement, mais « embrassera » l'ensemble des grands projets en cours ou prévus à l'échelle de la région. Pour cela, il dispose de quatre documents de natures et d'échelles variées (carte, illustrations, extrait d'un rapport de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme). Le document 6, qui n'est pas à confondre avec le document 5, est une carte présentant les grands projets de la région d'ici à 2030. Tirée du schéma directeur de la région Île-de-France, sa légende n'est pas classée : il ne s'agit donc pas d'un oubli du manuel. Le document 7 est la couverture d'un des dossiers constituant ce schéma directeur de la région Île-de-France : elle présente une image futuriste de la région, une image qui diffuse un message sur les enjeux de la politique régionale de développement. Le document 8 est un extrait d'un rapport de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme qui présente les territoires d'intérêt métropolitain (TIM), à savoir des territoires présentant de fortes potentialités de développement. Le document 9 propose deux photographies d'aménagement régional : un lycée et une ligne du Transilien. Ces documents doivent permettre d'orienter les travaux des élèves dans deux directions : décrire les grands projets d'aménagement de la région Île-de-France et présenter les enjeux de ces projets.

### ● Réponses aux questions

**1.** L'Île-de-France met en œuvre une grande diversité de grands projets d'aménagement comme le montre le document 6 qui est une carte tirée du Schéma directeur de la région – le document d'origine ne comporte pas de légende organisée – indiquant la vision de l'avenir de la région Île-de-France. La « priorité au rééquilibrage de l'emploi à l'Est », la « nouvelle liaison de transports collectifs au cœur de l'agglomération » ou le « développement compact de l'agglomération parisienne » sont des projets d'aménagement à contenu social et environnemental, permettant de rappeler au passage que la couleur politique de la présidence de région infléchit la teneur des projets sans toutefois les bouleverser. On retrouve, à travers l'image futuriste du document 7, l'idée d'une politique régionale harmonieuse dont les projets porteraient aussi bien sur les activités économiques (agriculture, recherche et innovation) que sur le social (accès au logement). Mais il ne faut pas oublier que ces documents relèvent aussi du marketing et le document 9 rappellera que le budget de l'Île-de-France est en fait consacré de manière très ciblée aux lycées et aux transports.

**2.** Ces grands projets d'aménagement témoignent de la nécessité pour l'Île-de-France de s'adapter en permanence pour rester à la fois attractive et compétitive. Dans un contexte concurrentiel de mondialisation, l'aménagement du territoire régional est essentiel et c'est la fonction des acteurs publics de rendre durablement compétitifs les territoires qu'ils gèrent en réduisant les inégalités, développant une politique des transports, en améliorant le cadre de vie... À cet égard, le document 8 est une illustration concrète de l'action des élus locaux sur leurs territoires. La Plaine-Saint-Denis est identifiée dans le Schéma directeur de la région comme un territoire d'intérêt métropolitain (il en existe 14), c'est-à-dire une zone d'enjeux d'aménagement et de développement où développement des transports et action économique se combinent dans le but de développer l'attractivité et la compétitivité de la Plaine-Saint-Denis.

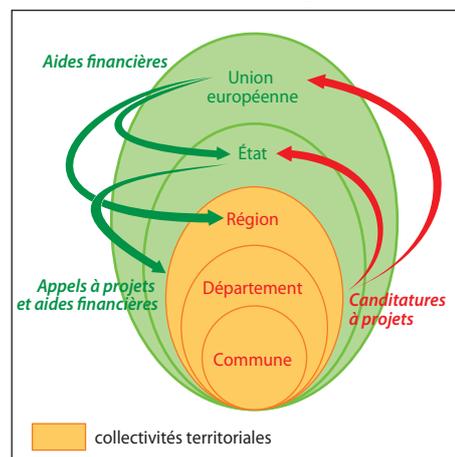
**3.** Les deux principales limites à ces grands projets d'aménagement sont d'une part l'importance des moyens financiers nécessaires pour les mettre en œuvre dans un contexte d'austérité et de maîtrise des dépenses publiques et d'autre part la création de nouvelles inégalités par rapport aux régions proches qui pourraient se retrouver désavantagées.

## 3. Quels acteurs transforment ma région ? p. 32-33

### ● Présentation

Cette troisième double page s'interroge sur les acteurs qui transforment la région Île-de-France. Le professeur démontrera que le Conseil régional est le principal acteur de l'aménagement de la région depuis que les collectivités territoriales sont devenues les chefs de file de l'aménagement des territoires à la suite des lois de décentralisation de 1982, renforcées par celles de 2003-2004. Pour cela, il dispose de cinq documents de natures et d'échelles variées (carte, graphique, illustrations, extrait d'une étude de géographie). Le document 10 est un extrait de la page d'accueil du site Internet officiel du Conseil régional d'Île-de-France : il s'agit de décrypter le message que cette institution développe sur ses missions et ses compétences. Le document 11 présente le budget 2011 du Conseil régional d'Île-de-France : la partie recettes permet de rappeler que, si la région est autonome financièrement, l'État, duquel vient une partie de ses « ressources », contrôle les décisions prises ; la partie « dépenses » permet d'identifier les principaux domaines de compétences de la région. Le document 12 est une carte du Grand Paris qui revient sur la concurrence existant entre le Conseil régional et l'État, à savoir deux acteurs publics, concernant l'aménagement de la région en termes de transports (« Arc express » contre « Grand huit »). Le document 13 est la couverture du contrat de projet État-région, un document essentiel dans la mesure où la contractualisation est une nouveauté dans la manière de concevoir l'aménagement des territoires. Enfin, le document 14 s'intéresse aux relations entre le Conseil régional et les autres acteurs. Ces documents doivent permettre d'orienter les travaux des élèves dans deux directions : présenter le rôle du Conseil régional et analyser ses relations avec les autres acteurs publics et privés.

### Des territoires co-gérés



### ● Réponses aux questions

**1.** Le Conseil régional n'est pas le seul acteur qui agit dans la région Île-de-France même s'il en devient le principal depuis les lois de décentralisation de 1982, renforcées par celles de 2003-2004. Le principal objectif de cette double page est de montrer que l'aménagement des territoires associe une multitude d'acteurs, que les territoires sont aujourd'hui co-gérés, qu'ils sont l'objet d'une action partenariale. Le schéma ci-contre, qui peut être dessiné à partir des documents 13 et 14, représente l'ensemble des acteurs qui agissent dans ce territoire (L'Union européenne peut être ajoutée). Il montre que les collectivités territoriales sont aujourd'hui les chefs de file de l'aménagement des territoires et que l'État n'intervient plus que comme partenaire des communes, des départements et des régions. Le rôle de l'État est toutefois ambivalent car, si les collectivités territoriales sont autonomes

administrativement et financièrement, il contrôle les décisions qu'elles prennent en matière d'aménagement.

**2.** L'examen de la page d'accueil du site Internet officiel du Conseil régional d'Île-de-France (document 10) et de son budget 2011 (document 11) permet d'identifier ses principales compétences et de porter un regard critique sur la manière de les présenter. Sur la page d'accueil, la liste des domaines de compétences donne l'impression d'une collectivité territoriale dont les pouvoirs sont importants : les transports (« Déplacements – Aménagement »), le financement et la gestion des lycées (« Lycées »), l'apprentissage (« Formation – Emploi »), le développement économique (« Entreprises »), le patrimoine culturel (« Culture – Tourisme – Sports »)... Autant de sujets qui montrent que les régions jouent un rôle actif dans des domaines très variés, des domaines qui intéressent les citoyens. Cependant, l'examen des dépenses du Conseil régional montre qu'en réalité la plus récente des collectivités territoriales (la région est en effet un échelon institutionnel opérationnel depuis 1982) n'est compétente que dans un nombre encore limité de domaines : environ deux tiers des dépenses sont consacrées aux transports et à la mobilité, l'enseignement secondaire, la formation professionnelle et l'apprentissage. Les autres domaines de compétences qui occupent pourtant une place aussi importante que les trois premiers sur la page d'accueil du site Internet officiel du Conseil régional d'Île-de-France sont nettement moins financés.

**3.** Les relations entre le Conseil régional d'Île-de-France et les autres acteurs sont complexes. Les documents permettent de cibler la réflexion sur les relations que le Conseil régional entretient avec l'État, des relations à la fois teintées de partenariat et de concurrence. Le Conseil régional est d'une part un partenaire de l'État étant donné que les lois de décentralisation de 1982, puis celles de 2003-2004 font de l'aménagement des territoires une action collective associant une multitude d'acteurs et que cette action est menée sur le principe de la contractualisation caractérisée par l'expression « un territoire, un projet, un contrat ». En effet, les collectivités territoriales élaborent des stratégies d'avenir qui sont négociées puis signées avec l'État, comme dans le cas des Contrats de projets État-Région (CPER) (document 13). L'État, duquel vient une part de leurs ressources (document 11) contrôle les décisions prises. Ceci dit, le Conseil régional est d'autre part un concurrent de l'État, comme le montre le document 12 qui présente les deux projets de métro respectivement soutenus par le Conseil régional (« Arc Express ») et l'État (« Grand huit »). Cette situation de concurrence trouve aussi son explication dans les rapports de force politiques et personnels qui ont prévalu quand le gouvernement était à droite et la présidence de région à gauche (document 14).

## CARTES 1

### Des territoires du quotidien pratiqués et mondialisés

p. 34-35

#### ● *Présentation*

Les cartes de cette double page correspondent aux premières et deuxièmes parties des deux études de cas (p. 22-25 pour l'aménagement local, p. 28-31 pour la région). Elles établissent une passerelle avec les cours 1 (p. 38-39) et 2 (p. 40-41). Elles permettent de contextualiser l'étude de cas en changeant d'échelle et/ou en comparant avec d'autres territoires. Les élèves pourront, en effet, repérer les cas étudiés dans le territoire national et confronter leurs caractéristiques avec celles d'autres territoires.

Ces cartes représentent des informations essentielles qui seront d'ailleurs utiles pour les chapitres suivants :

- La répartition de la population française et la population des 30 premières aires urbaines en 2010 (document 1 p. 34) ;
- La population des régions en 2010 et leur évolution entre 1999 et 2010 (document 2 p. 35) ;
- Le PIB et le PIB par habitant en 2010 (document 3 p. 35).

#### ● *Réponses aux questions*

S'il est impossible d'apporter des réponses précises étant donné la diversité des territoires du quotidien, on peut toutefois fournir quelques indications orientant les réponses.

### Choix 1 : Étude d'un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée

**1.** Si les élèves éprouvent des difficultés à repérer leur département et la commune où est situé le lycée à partir des cartes de la double page, ils pourront s'aider des documents 1 p. 36 (département) et 2 p. 37 (commune) ou d'un atlas.

**2.** Pour répondre à cette question, les élèves devront prélever les informations du document 1 p. 34 et en exploiter toute la légende. Le professeur insistera sur les types de figurés : **ponctuels pour la population** des 30 premières aires urbaines, de surface pour la densité de population. Il rappellera que la variation des valeurs est associée à la taille du figuré pour ce qui est de la première information et à la couleur pour ce qui est de la seconde. À noter que l'ensemble des aires urbaines ne figurent pas sur la carte : le professeur se reportera aux documents 1 p. 84 et 2 p. 85 s'il a besoin de cartes plus précises.

**3.** Cette question suggère d'utiliser les documents 2 et 3 p. 35. C'est en prélevant les informations mentionnées dans la question (« taille, population, poids économique »), puis en comparant les données de la région, à laquelle la commune où est situé le lycée appartient, avec celle des autres régions que les élèves pourront y répondre.

### Choix 2 : Étude d'une région où est situé le lycée

**1.** Cet exercice de repérage ne devrait pas poser de problème aux élèves, les noms des régions figurant en nomenclature des documents 1 et 2 p. 35. On pourra rapidement interroger les élèves sur les départements qui composent la région où est situé le lycée : c'est l'occasion de vérifier qu'ils connaissent les circonscriptions dans lesquelles ils vivent et les collectivités territoriales qui les administrent.

**2.** Pour répondre à cette question, les élèves devront prélever les informations du document 1 p. 34. Dans un premier temps, le professeur insistera sur les types de figurés : ponctuels pour la population des 30 premières aires urbaines, de surface pour la densité de population. Il rappellera que la variation des valeurs est associée à la taille du figuré pour ce qui est de la première information et à la couleur pour ce qui est de la seconde. À noter que l'ensemble des aires urbaines ne figurent pas sur la carte : le professeur se reportera aux documents 1 p. 84 et 2 p. 85 pour obtenir des cartes plus précises. Dans un second temps, la comparaison attendue pourra être menée.

**3.** Cette question suggère d'utiliser les documents 2 et 3 p. 35. C'est en comparant les données de la région où est situé le lycée avec celle des autres régions que les élèves pourront y répondre.

## CARTES 2

### Des territoires du quotidien gérés

p. 36-37

#### ● *Présentation*

Les cartes de cette double page se rapportent aux troisièmes parties des deux études de cas (p. 26-27 pour l'aménagement local, p. 32-33 pour la région). Elles établissent une passerelle avec les cours 3 (p. 42-43). Ces cartes présentent le « millefeuille » administratif français : des régions et départements (document 1 p. 36) aux regroupements de communes et communes (document 2 p. 37). Ces circonscriptions s'emboîtent, comme le montre la confrontation des deux documents de la double page.

Le document 1 p. 36 comporte les logos des régions : il s'agit d'insister sur le fait que l'identité régionale est une réalité qui ne cesse de s'affirmer, notamment à force d'opérations de communication. Le professeur reviendra sur l'importance de ces logos et amènera les élèves à distinguer les régions où le sentiment d'attachement régional est fort (Bretagne, Corse) de celles qui ont été créées de toutes pièces (Centre, Rhône-Alpes).

#### ● *Réponses aux questions*

S'il est impossible d'apporter des réponses précises étant donné la diversité des territoires du quotidien, on peut toutefois fournir quelques indications orientant les réponses.

### Choix 1 : Étude d'un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée

**1.** Pour répondre à cette question, les élèves devront utiliser le document 2 p. 37. La légende distingue 3 principaux types de regroupements ou EPCI (Établissement public de coopération intercom-

munale) : la communauté urbaine (plus de 500 000 habitants), la communauté d'agglomération (plus de 50 000 habitants) et la communauté de communes. Ces EPCI travaillent en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement urbain et d'aménagement de l'espace.

2. La question suppose simplement de donner les noms des départements et régions qui co-gèrent avec la commune le territoire proche du lycée (document 1 p. 36).

### Choix 2 : Étude d'une région où est situé le lycée

1. La comparaison de la taille de la région où est situé le lycée avec celle des autres régions a pour objectif de rappeler que les régions sont des collectivités territoriales aux caractéristiques très diverses : aucune région ne se ressemble, les régions étant de taille très variées.

2. Pour répondre à cette question, les élèves devront lancer une recherche documentaire. Le logo est, avec la publication de magazines, une importante opération de communication pour affirmer l'identité d'une région. Comparer certains logos permettra de conclure que dans certaines régions l'attachement régional est fort, tandis que d'autres régions ont une identité moins évidente.

## COURS 1

### Des territoires pratiqués

p. 38-39

#### ● Présentation

L'étude des territoires du quotidien éclaire de façon inédite la manière dont les sociétés s'organisent dans l'espace. En France, si la recherche de proximité organise la vie spatiale de beaucoup d'individus, d'autres parcourent au quotidien des distances de plus en plus importantes. Ainsi des formes de mobilités extrêmement variées et complexes poussent les Français en dehors de leur espace local. C'est pourtant leur territoire du quotidien. Comment les administrer alors qu'ils ne cadrent pas avec les découpages institutionnels hérités ?

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Les documents permettent d'approcher de manière à la fois théorique et pratique le territoire proche. Théorique grâce aux documents 1 et 3 qui peuvent être étudiés pour comprendre la notion de proximité ; le document 1 est une affiche qui témoigne de cette multiplication des utilisations de ce mot, preuve que la société réclame plus de proximité ; le document 3 est une affiche annonçant un repas de quartier, signe d'un besoin de proximité dans un contexte de mobilité accrue. À partir du repère et des documents proposés, il est aussi possible de faire travailler les élèves sur leur territoire proche à partir d'un SIG ou d'une carte topographique. Il suffit de s'appuyer sur le tableau de l'onglet « Consignes », page 23. La même légende que celle du document 2 sera suivie par les élèves pour la cartographie de leur espace proche. L'utilisation de sites Internet comme Mappy ou Viamichelin peut aider les élèves à évaluer la distance qu'ils parcourent quotidiennement. Ces chiffres peuvent être comparés avec le tableau proposé dans le repère.

## COURS 2

### Des territoires mondialisés

p. 40-41

#### ● Présentation

La mondialisation affecte les territoires du quotidien des Français. Incontestablement, elle les pénètre, informant la plus reculée des campagnes françaises de la sortie du dernier produit high-tech. Mais les territoires du quotidien appellent aussi la mondialisation par la demande croissante d'informations et de connexions. Cette double relation suscite diverses réactions. Alors que certains territoires souhaitent s'extraire de la mondialisation, d'autres souhaitent y peser pendant que les derniers y voient une incroyable opportunité à saisir, leur permettant de lire sous un autre jour des habitudes locales.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Cette double page laisse une grande place à l'analyse de paysages. Il est clair que la présence d'acteurs majeurs de la mondialisation varie grandement selon la localisation du lycée mais il est possible de faire travailler les élèves sur des paysages de leur territoire proche

pour qu'ils repèrent les signes de la mondialisation dans celui-ci. Les photographies proposées par Google Street View peuvent être une bonne entrée pour ce type d'exercice. De plus, on peut faire travailler les élèves sur la concentration de FTN dans leur territoire proche en les faisant réfléchir sur leur choix de localisation dans les territoires (doc. 3). Toutefois, il est possible également de faire repérer les signes de résistance à la mondialisation qui sont repérables sous différentes formes dans les territoires proches (signes identitaires, restaurants proposant une cuisine locale, valorisation de l'histoire locale).

## COURS 3

### Des territoires gérés

p. 42-43

#### ● Présentation

Le cours 3 s'intéresse aux acteurs impliqués dans l'aménagement des territoires du quotidien. Dans cette troisième étape qui correspond aux troisièmes parties des deux études de cas (p. 26-27 pour l'aménagement local, p. 32-33 pour la région) et aux cartes 2 (p. 36-37), il s'agit d'expliquer aux élèves que les collectivités territoriales sont les chefs de files de l'aménagement des territoires les lois de décentralisation de 1982, renforcées par celles de 2003-2004 : pour cela, on utilisera régulièrement les expressions de « territoires co-gérés » et d' « action partenariale ».

Le plan du cours 3 n'est volontairement pas organisé de manière chronologique dans la mesure où la question ne porte pas sur l'histoire de l'aménagement en France mené depuis plusieurs décennies, mais sur les réalités actuelles. Ainsi le document 2 p. 43 montre-t-il que l'aménagement des territoires associe désormais une multitude d'acteurs qui sont des partenaires ; le repère A p. 42 et le document 1 p. 43 montrent, quant à eux, le renforcement et l'extension des pouvoirs en matière d'aménagement d'une collectivité territoriale comme la région.

Le professeur pourra conclure sa leçon en revenant sur les interrogations qui portent sur l'avenir en matière de réorganisation institutionnelle. Il pourra s'appuyer, pour les illustrer, sur l'échec du référendum organisé en Alsace en avril 2013 concernant le projet de fusion des conseils généraux du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et du conseil régional pour créer une collectivité unique. Ce projet devait permettre de simplifier le « millefeuille » administratif français et de renforcer la visibilité de l'Alsace à l'échelle européenne.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

La double page permet de contextualiser le cas étudié en classe : l'étude de « un aménagement choisi dans un territoire proche du lycée » (zone d'activité, ligne de tramway, salle de spectacle, maison médicale, structure d'accueil de personnes âgées etc.) sera surtout contextualisé grâce au document 2 p. 43, l'étude de « la région où est situé le lycée » grâce au repère A p. 42 et au document 1 p. 43. Par exemple, le professeur situera l' « aménagement choisi dans un territoire proche du lycée » dans l'éventail des compétences des collectivités territoriales impliqués par cet aménagement (document 2 p. 43) ou bien il comparera les dépenses de « la région où est situé le lycée » avec les dépenses des Conseils régionaux de métropole en 2011 (repère A p. 42). En somme, il insistera sur la représentativité du cas étudié en classe.

Chaque document peut aussi être l'objet d'un approfondissement et d'un regard critique. Le professeur peut demander aux élèves de travailler sur un autre « aménagement choisi dans un territoire proche du lycée » (enjeux, acteurs, débats, effets sur le territoire) en s'appuyant sur la liste des compétences présentée dans le document 2 page 43, il peut aussi leur demander de travailler sur un aménagement qui a été ou est l'objet d'un débat public à partir du repère A p. 42 (arguments favorables ou non à sa réalisation). Dans les deux cas, ces travaux doivent permettre aux élèves, qui sont appelés à devenir des « acteurs éclairés » de la gestion des territoires, de porter un regard critique sur l'aménagement retenu. Cette démarche, qui peut prendre la forme d'un débat, « revêt une dimension éminemment citoyenne, invitant les élèves à prendre conscience de la dimension stratégique et prospective de tout choix d'aménagement ».

## MÉTHODE 1

### TICE Utiliser les moteurs de recherche et les ressources en ligne

p. 44

#### Sujet : Comment utiliser le site de l'INSEE ?

##### 1. Trouver des informations fiables en géographie

Quelques conseils pour affiner les recherches sur le site Google :

- pour faire apparaître des pages contenant une expression bien précise comme « développement durable », « énergie fossile » ou des citations, il convient de la mettre entre guillemets.
  - le signe « + » remplit la même fonction, mais permet en outre de tenir compte des articles définis ou indéfinis.
  - le signe « - » permet à l'inverse d'exclure un mot d'une recherche. Par exemple, pour mener une recherche centrée sur les médecins spécialistes en Basse-Normandie, on peut écrire : « médecins-généralistes+Basse-Normandie ».
- Attention néanmoins à ne pas mettre d'espace entre le mot et le signe – et à ne pas utiliser la touche – du clavier numérique.

##### 2. Naviguer sur le site de l'INSEE

Il s'agit ici d'amener les élèves sur le tableau de la « densité de professionnels libéraux de la santé pour 100 000 habitants ». Ce tableau permet de comparer le nombre de médecins en Basse-Normandie et en France métropolitaine et d'en conclure que la Basse-Normandie est une région sous-médicalisée.

## MÉTHODE 2

### Analyser une publication institutionnelle

p. 45

#### Sujet : Aménager le territoire de la région Centre

##### 1. Identifier

Ce document est la couverture du magazine du Conseil régional de la région Centre (*O Centre*) qui date de décembre 2010. Il présente l'intérêt des forums participatifs pour l'aménagement de la région en insistant sur la participation des habitants. La participation de la population aux prises de décisions dans le cadre de différents dispositifs s'inscrit dans la mise en place de la démocratie participative (définition p. 42). Le calque sur lequel sont dessinés les projets et les bâtiments existants qui font la particularité de la région Centre composent le document.

##### 2. Décrypter

- Toutes les catégories de population sont appelées à participer aux forums participatifs. Ainsi le document insiste sur la présence de personnes de divers âges et de sexes différents. Cette prise en compte de la diversité de la population est cruciale dans le domaine de la démocratie participative car les attentes en termes d'aménagement sont diverses et parfois contradictoires.
- Les habitants dessinent sur un calque car les forums participatifs compilent les attentes des populations : ce sont seulement des projets et pas encore des réalisations concrètes. Les habitants ont donc une force de proposition en orientant les politiques d'aménagement du territoire. Leur implication dans la vie politique et leur rôle dans les réflexions sont accrus.

##### 3. Analyser

- La région intervient dans l'aménagement du territoire essentiellement dans les domaines du logement, de l'urbanisme, de la formation professionnelle, de l'action sociale, de la santé ou encore des transports.
- Les domaines qui ne sont pas illustrés sur la couverture sont en relation avec la formation, la recherche, l'économie, la culture ou encore le domaine des sports.

• L'illustration donne une image moderne de la région Centre en 2020 avec la présence de tours de bureaux (ou de logements). Ces éléments sont d'ailleurs très peu présents actuellement dans la région en raison notamment de métropoles au poids assez limité à l'échelle du territoire national. La question de la verticalité des constructions est un thème qui peut être sujet à débat quand on se réfère aux dessins effectués par les habitants sur le calque au premier plan. Les bâtiments existants en 2010 qui symbolisent la région Centre sont la cathédrale de Chartres ou encore le château de Chenonceau. Ces bâtiments insistent surtout sur le patrimoine historique et culturel de la région. L'objectif des forums participatifs est d'ailleurs de réfléchir à la place que l'on donne aux héritages et à l'image que la région doit véhiculer.

• La question des énergies renouvelables, avec ici la place donnée aux éoliennes, mais également l'importance du couvert forestier, sont des préoccupations environnementales fortes sur lesquelles les régions peuvent intervenir. Ces choix ont des impacts sur les paysages et peuvent susciter des oppositions.

• Plusieurs acteurs de l'aménagement de la région sont absents sur la couverture de cette brochure d'information publiée par le Conseil régional de la région Centre. On peut penser à l'Union européenne, l'État, les autres collectivités locales mais également aux entreprises ou encore aux associations. La démocratie participative doit intégrer ces multiples acteurs qui peuvent parfois être à l'origine de conflits d'usages pour l'utilisation des territoires.

#### 4. Rédiger une synthèse

	Réponses
<b>1. Dans quels domaines intervient le Conseil régional ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– l'image : entre ancrage patrimonial et modernité</li><li>– l'aménagement</li><li>– l'orientation des grandes politiques locales (durable...)</li></ul>
<b>2. Quels sont les acteurs de la vie régionale ?</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– le Conseil régional</li><li>– la population, à travers les forums participatifs</li><li>– l'État, les autres collectivités locales, les entreprises, les associations mais la couverture ne les montre pas</li></ul>
<b>3. Les limites de la participation citoyenne</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– limite politique : les citoyens ne sont que force de proposition</li><li>– limite culturelle : les directives d'aménagement en France sont prises surtout par les institutions officielles et peu par la population</li></ul>

## MÉTHODE 3

### Rencontrer des acteurs locaux de l'aménagement des territoires

p. 46-47

#### Sujet : Une ligne de tramway à Joué-lès-Tours

##### 1. Préparer la rencontre

Avant de rencontrer les acteurs locaux pour la réalisation de l'entretien, il est nécessaire de préparer la rencontre en faisant travailler les élèves sur l'aménagement étudié en leur faisant compléter un tableau de ce type.

La nature de l'aménagement	Les enjeux, les effets sur le territoire	Les acteurs et le financement
<p>La nouvelle ligne de tramway étudié consiste en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 1 ligne structurante nord-sud de 15 km, 2 communes traversées, Tours et Joué-lès-Tours ;</li> <li>– 29 stations ;</li> <li>– 54 900 voyageurs attendus par jour ;</li> <li>– 1 parc de 21 rames (dont 3 en réserve) ;</li> <li>– 1 tramway fer de 43,7 m de long et 2,4 m de large ;</li> <li>– 1 tram toutes les 6 minutes en heure de pointe et circulant de 5 h à 1 h ;</li> <li>– 5 parc-relais : Vaucanson, Daniel Mayer, Tranchée, 2 Lions, Lycée Jean-Monnet.</li> </ul>	<p>Les effets tram :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– aménageur : le tram réaménage les espaces (trottoirs élargis, création de places, circulation réorganisée) et accompagne les projets connexes (programme de rénovation urbaine au Sanitas et à la Rabière) ;</li> <li>– régulier : toujours à l'heure, le tram est un transport guidé en site propre (sauf sur la rue Pinguet-Guindon, une partie de l'avenue Maginot et de la rue Gamard) ;</li> <li>– accessible : le tram est doté d'un plancher bas intégral (il n'y a pas de marche entre le quai et la rame), pratique pour les personnes à mobilité réduite, ou avec des bagages ou des poussettes ;</li> <li>– respectueux de l'environnement : le tram amène de la biodiversité dans la ville grâce aux 2 013 arbres plantés et aux nombreuses variétés d'essences. Le tram est un transport électrique (donc pas d'émission de carbone), et il offre une alternative à la voiture ;</li> <li>– solidaire : desservant des quartiers d'habitat social, le tram offre un moyen de se déplacer aussi efficace qu'économique, et nous transporte sur les grands pôles générateurs de déplacement (cœur de la ville, universités et lycées, administrations et entreprises, commerces).</li> </ul> <p>Conformément au PDU, la première ligne de tramway emprunte l'axe nord-sud qui présente la plus forte demande potentielle de l'agglomération. Elle est constituée de deux grandes sections équilibrées : de Tours-Nord vers le centre de Tours et de Joué-lès-Tours vers le centre de Tours.</p>	<p>Les acteurs sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le Syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération tourangelle (SITCAT) est l'autorité organisatrice des transports urbains à l'échelle de 25 communes (les 19 communes de la communauté d'agglomération de Tour(s)plus auxquelles il convient d'ajouter Chanceaux-sur-Choisille, La Ville-aux-Dames, Parçay-Meslay, Rochecorbon, Vernou-sur-Brenne, et Vouvray (soit une population de près de 304 000 habitants) ;</li> <li>– CitéTram est chargé de couvrir l'ensemble du projet, depuis les études jusqu'à la mise en service, prévue pour septembre 2013 et au-delà pendant l'année de garantie de parfait achèvement (2014).</li> </ul> <p>Le coût de la ligne de tramway est estimé à 369,1 millions d'euros HT (valeur 2009). Les partenaires financiers déjà engagés ou sollicités sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le SITCAT, via le versement transport dont le taux est fixé à 1,8 %. Le versement transport est dû par les entreprises et établissements publics de plus de 9 salariés ;</li> <li>– la communauté d'agglomération Tour(s)plus ;</li> <li>– la région Centre ;</li> <li>– l'État dans le cadre du Grenelle de l'environnement ;</li> <li>– l'Europe par l'intermédiaire du Feder ;</li> <li>– la Caisse des dépôts et consignations ;</li> <li>– la Banque européenne d'investissement.</li> </ul>

Les questions qui peuvent être posées sont les suivantes :

- Sur les objectifs de l'aménagement :
  - À quels besoins des habitants répond cet aménagement ?
  - À quels usagers est-il destiné ? Cette réalisation appartient-elle à un programme : plan de déplacements urbains, mise en œuvre d'un Agenda 21 ?
  - Comment cette opération vise-t-elle à améliorer le cadre de vie ?
- Sur les acteurs et les enjeux :
  - Quel est le principal acteur de la réalisation de cette ligne de tramway ?
  - Quel est le montant de la participation de chacun des acteurs ?
  - Comment la décision a-t-elle été prise ?
  - Par quelles délibérations : votes, consultations des usagers ?
  - A-t-il suscité des débats ? Pourquoi ?
  - Au contraire, sa réalisation a-t-elle satisfait ses promoteurs, les usagers, les riverains ?

## 2. Réaliser l'entretien

Pour réaliser l'entretien, il est préférable de rencontrer les acteurs sollicités sur le terrain car ceux-ci ont davantage d'informations à communiquer aux élèves et ces derniers prennent plus facilement conscience du temps long de l'aménagement.

## PRÉPA BAC

### Compositions 1 et 2

p. 48-49

#### Sujet 1 : Un aménagement local dans un territoire proche de votre lycée.

**À partir de l'étude de cas menée en classe, présentez cet aménagement, ses enjeux, ses acteurs, les débats qu'il a suscités ainsi que ses effets sur le territoire.**

#### Étape 1 : Analyser le sujet

- Dans le sujet, les notions d'aménagement (définition p. 24 ou 30) et de territoire (définition p. 22 du territoire du quotidien et p. 53 du territoire) sont essentielles pour la bonne compréhension du sujet.

- La consigne qui accompagne le sujet explique la démarche à suivre pour répondre au sujet. Elle correspond d'ailleurs au plan que l'élève peut suivre dans sa composition.
- L'essentiel du propos de l'élève doit être tiré de l'étude de cas car le début de la consigne l'impose (« À partir de l'étude de cas menée en classe... »). Toutefois, le cours est également nécessaire pour réaliser cette composition car les arguments qui la structurent doivent être tirés du cours.

#### Étape 2 : Rédiger la composition

Cette étape est réalisée p. 48-49 du manuel.

### Sujet 2 : Acteurs et enjeux de l'aménagement des territoires

Le plan est proposé p. 49 du manuel.

## PRÉPA BAC

### ANALYSES DE DOCUMENTS 1 ET 2

p. 50-51

#### Sujet 1 : Acteurs et enjeux de l'aménagement des territoires

Après avoir présenté les documents, vous montrerez la diversité des acteurs de l'aménagement des territoires et les compétences d'un acteur comme la région.

#### Étape 1 : Analyser le sujet

- Dans le sujet, les notions d'acteurs (définition p. 27 ou 32 du manuel) et d'aménagement des territoires (définition p. 24 ou 30 du manuel) sont essentielles pour la bonne compréhension du sujet.
- La consigne qui accompagne le sujet explique la démarche à suivre pour répondre au sujet. Elle correspond d'ailleurs au plan que l'élève peut suivre dans sa composition.
- L'essentiel du propos de l'élève doit être tiré des documents car le début de la consigne l'impose (« Après avoir présenté les documents... »). Toutefois, le cours est également nécessaire pour réaliser cette analyse de document(s) car les arguments qui la structurent doivent en être tirés.

## Étape 2 : Rédiger l'analyse de document(s)

Cette étape est réalisée p. 51 du manuel.

### Sujet 2 : Acteurs et enjeux de l'aménagement des territoires

Après avoir présenté les documents, vous montrerez la diversité des acteurs de l'aménagement des territoires et les compétences d'un acteur comme la région.

Le sujet 2 est un sujet d'entraînement à réaliser après que le sujet 1, qui comporte toutes les indications essentielles (plan à suivre, dosage entre les informations tirées des documents et celles tirées du cours, règle de présentation de la réponse, a été exploité de manière guidée). Si le calendrier s'y prête, on pourrait consacrer 2 heures à cet exercice : la première heure porterait sur le sujet 1 vu en classe, dans le cadre de l'accompagnement personnalisé par exemple, la seconde sur le sujet 2 proposé en évaluation, le professeur précisant à ses élèves les liens qui existent entre les deux sujets (libellés identiques, mais documents différents). Cet exercice peut aussi être donné en devoir à la maison.

## FICHE DE RÉVISION

p. 52-53

### ● Présentation

La fiche de révision est construite suivant le principe du changement de langage. Elle se compose de six éléments qui reprennent les grandes lignes du chapitre qui sont à retenir. L'essentiel, les schémas cartographiques et l'organigramme de révision reprennent les mêmes informations.

- L'« essentiel » répond de manière synthétique aux problématiques retenues en ouverture (p. 18). Il pourra aider les élèves adeptes de la rédaction des fiches ;
- Les trois « schémas cartographiques » correspondent aux trois points de l'essentiel : les élèves pourront les utiliser pour illustrer un devoir ;
- Les « chiffres clés » reprennent quelques unes des données du chapitre : les élèves pourront aussi les utiliser pour illustrer un devoir ;
- L'« organigramme de révision » est une représentation schématique qui insiste sur les liens entre les parties, sur la logique de questionnement adopté dans le chapitre.
- Le bloc « ne pas confondre » revient sur deux notions essentielles en géographie qui ne sont pas synonymes : l'espace et le territoire.
- Le bloc « pour aller plus loin » présente un site Internet qui familiarise les citoyens avec l'administration publique : [www.vie-publique.fr](http://www.vie-publique.fr).

### Bibliographie

- N. Baron-Yellès, France. Aménager et développer les territoires, Paris, La Documentation française, 2009. [Documentation photographique n° 8067]
- J.-C. Boyer, L. Carroué, J. Gras, A. Le Fur et S. Montagné-Villette, La France. Les 26 régions, Paris, Armand Colin, 2009.

- Y. Jean et M. Vanier, dir., La France. Aménager les territoires, Paris, Armand Colin, 2009.
- R. Marconis, France. Re compositions territoriales, Paris, La Documentation française, 2006. [Documentation photographique n° 8051]
- P. Piercy, La France. Le fait régional, Paris, Hachette, 2009.
- P. Subra, Géopolitique de l'aménagement du territoire, Paris, Armand Colin, 2007.
- M. Vanier, Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité, Paris, Economica, 2010.
- G. Wackermann, La France : aménager les territoires, Paris, Ellipses, 2008.
- R. Woessner, La France. Aménager les territoires, Paris, SEDES, 2008.

### Sitographie

Des sites Internet nationaux :

- Site de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) : [www.insee.fr](http://www.insee.fr) ; [L'INSEE a publié en 2010 La France et ses régions, consultable à cette adresse : [www.insee.fr/fr/publications-et-services/sommaire.asp?codesage=FSR10](http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/sommaire.asp?codesage=FSR10)]
- Site de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) : [www.datar.gouv.fr/](http://www.datar.gouv.fr/) ;
- Site de l'Observatoire des territoires : [www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/](http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/) ;
- Site de l'Observatoire des inégalités territoriales : [www.inegalitesteritoriales.fr/](http://www.inegalitesteritoriales.fr/) ;
- Site de la Commission nationale du débat public : [www.debatpublic.fr/](http://www.debatpublic.fr/) ;
- Site de l'Assemblée des régions de France : [www.arf.asso.fr/](http://www.arf.asso.fr/) ;
- Et les sites des différentes collectivités territoriales en France (régions, départements, communes).

Des exemples d'études de cas sur les sites académiques :

- Étude de cas sur le tramway de Dijon sur le site disciplinaire de l'académie de Dijon : <http://histoire-geographie.ac-dijon.fr/spip.php?article665> ;
- Étude de cas sur le campus Paris Diderot (Université Paris Diderot-Paris 7) sur le site disciplinaire de l'académie de Paris : [www.ac-paris.fr/portail/jcms/p1\\_387486/paris-diderot-vii-un-amenagement-proche-du-lycee-geographie-1ere](http://www.ac-paris.fr/portail/jcms/p1_387486/paris-diderot-vii-un-amenagement-proche-du-lycee-geographie-1ere) ;
- Étude de cas sur la plateforme multimodale Delta 3 à Dourges sur le site du CNED : [www.academie-en-ligne.fr/Ressources/7/HG11/AL7HG11TEPA0112-Sequence-01.pdf](http://www.academie-en-ligne.fr/Ressources/7/HG11/AL7HG11TEPA0112-Sequence-01.pdf) ;
- Étude de cas sur la région Alsace sur le site disciplinaire de l'académie de Strasbourg : [www.ac-strasbourg.fr/pedagogie/histoiregeographie/formations/nouveaux-programmes-de-premiere/comprendre-les-territoires-de-proximite/](http://www.ac-strasbourg.fr/pedagogie/histoiregeographie/formations/nouveaux-programmes-de-premiere/comprendre-les-territoires-de-proximite/)

# THÈME 2

## Aménager et développer le territoire français

### Introduction

La photographie aérienne oblique de Grenoble (Isère) permet d'introduire le thème 2 qui se compose de trois questions intitulées « Valoriser et ménager les milieux », « La France en villes » et « Dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation ». Dans ce nouveau programme, le thème 2 « Aménager et développer le territoire français » s'attache à étudier le fonctionnement de l'échelon national (« aménager ») en insistant sur les dynamiques qui sont à l'origine de la transformation du territoire national (« et développer »). Le programme exige que l'on adopte une vision non pas statique, mais résolument dynamique de ce territoire qui s'adapte en permanence à la mondialisation. L'étude des questions du thème 2 s'inscrit dans le même contexte que celui du thème 1, à savoir la révolution introduite par les lois de décentralisation de 1982 et de 2003-2004 qui ont engendré une importante réorganisation institutionnelle dans les modalités de la politique d'aménagement. Depuis ces lois, l'aménagement du territoire national, qui associe une diversité d'acteurs, font des collectivités

territoriales les chefs de file de l'aménagement des territoires, reléguant l'État au rang de partenaire des communes, des départements et des régions. Par conséquent, ce serait une erreur de considérer que le basculement d'échelle opéré avec le changement de thème suppose d'oublier le rôle des collectivités territoriales et de n'étudier que celui de l'État. Ce serait ne pas prendre acte de la remise en cause de la logique jacobine depuis plus de trois décennies.

Pour introduire ce thème, le professeur pourra aisément utiliser la photographie aérienne de Grenoble en interrogeant les élèves sur le milieu montagnard à l'arrière-plan, ses usages, ses contraintes et sa gestion, l'agglomération au premier plan, sa croissance, ses fonctions et les types de quartiers, les activités avec le synchrotron circulaire au premier plan à gauche. Par ce questionnement, les élèves pourront saisir que le thème 2 cherche, à l'instar du thème 1, à démontrer que l'aménagement du territoire national est essentiel dans un contexte de mondialisation et que c'est la fonction des acteurs publics (collectivités territoriales, État et Union européenne) que de rendre compétitifs les territoires qu'ils gèrent.

## CHAPITRE 2 Valoriser et ménager les milieux

### Introduction

#### ● Lecture du programme

« Valoriser et ménager les milieux » est la première question à traiter dans le cadre du thème 2 « Aménager et développer le territoire français ». Le programme préconise de consacrer à ce thème 16 à 17 heures. La question ne comportant pas d'étude de cas, mais un seul item (« Potentialités et contraintes du territoire français (ultramarin compris) », elle peut être rapidement traitée en 4 heures, évaluation comprise.

La question tire sa spécificité du fait qu'il est clairement mentionné d'inclure les territoires d'outre-mer dans l'analyse des milieux (« ultramarin compris »). Si toutes les questions du programme se prêtent à des illustrations à partir d'exemples tirés des territoires ultramarins, cette spécification est là pour rappeler que ces territoires sont des exemples pertinents à utiliser pour introduire les notions-clés de « potentialités », « valorisation », « contraintes » et « gestion ». Les données physiques de ces territoires, les besoins de leurs populations et

les aménagements réalisés pour les satisfaire, leurs contraintes (surtout les risques) peuvent être plus accrocheurs pour les élèves.

Cette question ne doit pas être l'occasion d'une étude de données physiques du territoire national (climats, reliefs, principaux fleuves, principales contraintes naturelles) pour elles-mêmes. Pour autant, les élèves doivent connaître ces repères importants sur lesquels l'étude des « Potentialités et contraintes » du territoire national s'appuie. Les évaluer sur leur capacité à les localiser sur une carte peut être l'objet d'une évaluation rapide de connaissances.

#### ● Organisation du chapitre

La question « Valoriser et ménager les milieux », qui ne comporte qu'un item « Potentialités et contraintes du territoire français (ultramarin compris) », peut être traitée en trois parties précédées de cartes et suivies de trois exemples tirés de milieux variés. Cette organisation très simple du chapitre vise à gagner en lisibilité et surtout en efficacité. On retrouvera d'ailleurs le plan retenu pour le cours dans la composition 3 des pages Prépa Bac (p. 76-77).

Cours	Exemples
1. Les potentialités du territoire français (p. 60-61) On met en évidence les potentialités majeures offertes par les territoires dans les domaines agricole, industriel, touristique, des transports.	1. Comment les <b>milieux montagnards alpins</b> sont-ils valorisés ? (p. 62-63)
2. Les contraintes du territoire français (p. 64-65) On met en évidence des fragilités et des contraintes physiques du territoire français qui sont de natures variées et intègrent les risques.	2. Quelles contraintes pèsent sur les <b>milieux littoraux</b> du <b>Languedoc-Roussillon</b> ? (p. 66-67)
3. Gérer et ménager le territoire français (p. 68-69) La valorisation des potentialités et la présence des contraintes sont l'objet d'une gestion par une diversité d'acteurs à des échelles diverses. L'intitulé de la question nécessite d'aborder cette perspective (« ménager »).	3. Quelles sont les solutions pour gérer durablement le <b>milieu forestier</b> de la <b>Guyane</b> ? (p. 70-71)

## OUVERTURE

p. 56-57

### Le Mont-Saint-Michel (Manche) quand son caractère maritime sera rétabli

Cette vue aérienne oblique de synthèse du Mont-Saint-Michel permet d'introduire les trois problématiques du chapitre.

Premièrement, elle permet de montrer aux élèves un exemple de valorisation des milieux avec, au premier plan, le Mont-Saint-Michel, site occupé depuis le VIII<sup>e</sup> siècle et qui a été inscrit au patrimoine mondial de l'humanité en 1979 et, au second plan, les polders, terres gagnées sur la mer et mises en culture. De plus, le fait que le Mont-Saint-Michel soit entouré d'une magnifique baie, théâtre des plus grandes marées d'Europe, participe à la renommée des lieux.

Deuxièmement, elle introduit la question des déséquilibres potentiels qui peuvent survenir suite à une action de l'homme dans son milieu. En effet, la construction de parkings et de la digue-route qui reliait le mont au continent (il est possible de comparer avec les élèves cette image de synthèse avec une photographie aérienne actuelle du site) faisaient obstacle à la libre circulation des courants. De plus, les herbues enserraient de plus en plus le Mont-Saint-Michel. Sans intervention humaine, le mont aurait été complètement inséré dans les terres dans les prochaines années.

Le projet pensé pour le Mont-Saint-Michel permet de travailler sur la troisième problématique liée à la gestion des milieux dans une optique durable. Ce projet permettra aux courants du Couesnon et aux marées de venir, comme jadis, embrasser le rocher en dessinant un environnement mouvant de grèves et d'eau. Ce dispositif a été mis au point au terme de quatre années d'études et de recherches hydrosédimentaires menées par un laboratoire spécialisé, la Sogreah. Une commission scientifique internationale a validé l'ensemble de ces aménagements et une étude d'impact a permis de cerner ses effets, au bénéfice de l'environnement de la baie. Les travaux ont débuté en 2005 et s'achèveront en 2015. De plus, ce projet, pensé dans un moment où les sociétés attachent de l'importance aux paysages et au développement durable, permettra de mettre en valeur la baie toute entière, pour y générer un tourisme à la fois « naturel » et culturel.

En quoi l'exemple du Mont-Saint-Michel traduit-il une nouvelle sensibilité aux paysages et à la valorisation des milieux ?

## CARTE 1

### Potentialités et contraintes du territoire français

p. 58

Cette carte présente les atouts (« potentialités ») mais également les possibles faiblesses (« contraintes ») des milieux français.

La première partie de la légende insiste sur l'ouverture du territoire métropolitain sur trois mers (la mer Méditerranée, la Manche et la mer du Nord) et un océan (l'océan Atlantique). L'ouverture sur la Manche permet au territoire français d'être connecté à une voie maritime majeure à l'échelle mondiale qui est la Northern Range. Les estuaires des grands fleuves français (Seine, Loire et Garonne) facilitent les connexions entre l'extérieur et l'intérieur du pays. De plus, les échanges terrestres sont facilités avec les pays voisins grâce aux cols qui franchissent notamment les Alpes et les Pyrénées et aux tunnels (comme ceux du Fréjus et du Mont-Blanc à travers les Alpes du Nord).

La deuxième partie de la légende insiste sur les contraintes et les aléas « naturels » présents en France. Si la présence de la neige est de moins en moins considérée comme une contrainte en raison de la richesse qu'elle représente pour les stations de sports d'hiver, la carte insiste surtout sur les risques liés aux inondations dans les vallées des grands fleuves français et aux zones à risque sismique moyen. Celles-ci sont surtout concentrées dans le sud et le sud-est du territoire même si l'occurrence de séismes est relativement limitée en France métropolitaine. Les littoraux français sont également concernés par plusieurs contraintes. Si l'érosion est une contrainte sur le temps long, des phénomènes plus localisés peuvent survenir comme les tempêtes océaniques ou les pluies cévenoles dans les régions méditerranéennes. D'ailleurs, dans les dix dernières années, deux tempêtes océaniques (Klaus et Xynthia) ont été responsables de 62 morts sur le territoire national.

La troisième partie de la légende présente les différents usages des milieux en France. La variété des milieux explique notamment l'importance des productions agricoles sur le territoire national et la diversification des activités touristiques sur les littoraux et dans les milieux montagnards. De plus, le potentiel éolien en mer est également un atout pour la valorisation des milieux maritimes.

### Décrire

- D'une superficie de 633 834 km<sup>2</sup> (543 965 en métropole et 88 969 pour les départements et régions d'outre-mer) le territoire français est vaste et ouvert car il bénéficie d'une triple ouverture maritime (mer du Nord, océan Atlantique et mer Méditerranée) et qu'il est topographiquement contrasté (2/3 de plaines, montagnes).
- Le territoire métropolitain français est à risques car certains espaces sont exposés à des risques d'inondations (notamment dans les vallées des grands fleuves français) et à des risques sismiques. Toutefois, l'occurrence de ces risques et leur force sont limitées par rapport à ceux présents dans les territoires d'outre-mer français.
- D'après le document 1 p. 34, les grandes vallées et les littoraux sont les parties du territoire les plus anthropisées, c'est-à-dire les plus occupées, humanisées. La densité de population est une manière de mesurer la transformation d'un milieu naturel sous l'action de l'homme.
- Les pressions anthropiques sur le territoire français sont liées à une urbanisation accrue dans certains milieux (notamment sur les littoraux) et au choix de l'agriculture productiviste (utilisation massive d'engrais en Bretagne notamment).

### Passer au cours

Quels milieux composent le territoire français ? (Cours 1)

Comment les hommes les ont-ils transformés ? (Cours 1)

Quelles formes d'équilibre et de déséquilibre (inégalités socio-spatiales, exposition aux risques majeurs) résultent des actions et des aménagements ? (Cours 2)

## CARTE 2

### Un territoire à gérer et à ménager

p. 59

Cette carte présente la diversité des actions qui visent à gérer et ménager durablement les milieux sur le territoire français. La légende prend en compte les échelles d'application de ces actions.

La première partie de la légende aborde ainsi les actions qui sont menées à l'échelle locale dans les milieux urbains. La multiplication des écoquartiers ou encore la mise en place de tramways sont une réponse pour gérer durablement les milieux. La directive SEVESO qui vise à gérer les risques industriels ou encore la mise en place de PPR dans de nombreuses communes de France (non représentés sur la carte) cherchent également à atteindre cet objectif.

Les protections pensées aux échelles régionale et nationale, localisées dans la deuxième partie de la légende, cherchent à protéger des milieux jugés davantage fragiles que les autres comme les milieux montagnards ou les littoraux. Le premier parc national a ainsi été implanté dans les Alpes en 1963 (Parc national de la Vanoise) et ce sont surtout les milieux marins qui sont aujourd'hui concernés par une gestion durable avec la mise en place de parcs nationaux marins (2 parcs en 2011 : celui de la mer d'Iroise et celui de Mayotte).

Enfin, la troisième partie de la légende insiste sur les formes de protection et de gestion qui sont pensées aux échelles européenne et mondiale. La Convention européenne pour la préservation du Rhin est ainsi un bon exemple de coopération d'un fleuve transfrontalier tout comme les opérations menées dans le cadre européen Natura 2000. La fragilité des milieux littoraux est également mise en avant dans le cadre des sites RAMSAR qui sont nombreux sur les côtes méditerranéennes françaises.

### Décrire

- Les actions en faveur de la protection et de la gestion des milieux sont diverses car elles sont mises en place dans différents types de milieux et elles sont pensées à différentes échelles. Ainsi, le développement des écoquartiers dans les pôles urbains à l'échelle locale, le développement des parcs régionaux et nationaux aux échelles régionale et nationale ou les protections opérées dans le cadre des instances Natura 2000 ou RAMSAR à l'échelle mondiale sont autant de réponses apportées pour gérer durablement les milieux en France.

- La diversité des régions ne permet pas de proposer une réponse pour chacune d'entre elles. Néanmoins, il faut préciser que la question ne cherche pas à identifier les actions en faveur de la protection et de la gestion des milieux menées à l'échelle régionale, mais à démontrer qu'au contraire ces actions sont pensées à différentes échelles, locale, régionale, nationale, européenne et mondiale. Les élèves doivent par conséquent prélever dans chaque partie de la légende un exemple d'action menée dans leur région, la plus connue étant la création de parcs naturels régionaux et nationaux.

### Passer au cours

Quelques questions pour introduire le cours 3 :

Quelles nouvelles exigences, parfois contradictoires, la prise en compte du développement durable introduit-elle ?

Comment valoriser les potentialités du territoire tout en préservant les ressources ?

Comment concilier la recherche d'une performance économique des territoires soumis à la concurrence européenne et mondiale, et l'équité entre les citoyens d'un territoire et entre les territoires, ainsi que la qualité environnementale ?

Comment mieux gérer les territoires en prenant davantage en compte les perspectives et les regards des différents acteurs concernés ?

## COURS 1

### Les potentialités du territoire français p. 60-61

#### ● Présentation

Cette double page insiste sur l'idée de valorisation de potentiels qui n'existent pas dans l'absolu ; elle vise à définir et différencier environnement, milieu et paysage en proposant une présentation nuancée et non déterministe des atouts et des handicaps du territoire français, et en faisant une large part aux outre-mer (doc. 2). Cette double page insiste également sur la dimension énergétique (doc. 1 et 3, ainsi que les repères soulignant la place de la forêt et donc celle potentielle de la filière bois), notamment celle supposée renouvelable, qui a connu une actualité économique et environnementale bouillonnante depuis plusieurs années. Ce cours tente d'interpeller les élèves et les enseignants sur un certain nombre de lieux communs : la France n'est pas un territoire homogène mais bénéficie de relatifs privilèges au regard de ses configurations physiques ; le territoire français ne comporte plus de milieux « naturels » et ce depuis longtemps (même si tout est question d'échelles en géographie) ; la notion de ressource, définie dans ce chapitre, doit être envisagée de manière large et ne pas se limiter aux ressources du sous-sol qui sont relativement limitées en France.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Le croisement des documents 1 et 3 doit souligner la diversité des ressources énergétiques et leur mode de production (barrage, parcs photovoltaïque et éolien) et le travail de l'enseignant doit être de faire identifier aux élèves l'énergie dominante en France, le nucléaire, à partir de sa forte présence dans la vallée du Rhône notamment. Quels sont les acteurs qui investissent dans cette filière (GDF Suez, CNR, l'État sont notamment évoqués) et pourquoi la France est-elle en retard à l'échelle européenne si l'on en croit l'article du *Monde* ?

Le document 2 doit permettre de revenir sur les coraux et les volcans, la notion d'étagement et les manifestations atmosphériques (alizés, cyclones). Le lien doit être établi avec les notions de versants au vent et sous le vent et les contraintes et surcoûts de transfert d'eau que cela implique. Une parenthèse peut être faite sur l'histoire de cette île à sucre, ancienne île Bourbon et son système de plantations.

## EXEMPLE 1

### Comment les milieux montagnards alpins sont-ils valorisés ? p. 62-63

#### ● Présentation

Cet exemple qui illustre le cours 1 (« Les potentialités du territoire français », pages 60-61) propose un certain nombre de documents très actualisés, au plus près des recherches actuellement menées sur

les territoires de montagne : recul de l'englacement, équipement des stations de sports d'hiver en neige de culture, connexion des grands domaines reliés. Si les éléments classiques de cet espace de montagne sont rappelés (document 3 : la station de sports d'hiver avec le cas d'Avoriaz), l'exemple permet de souligner le développement technologique dans les Alpes du Nord (document 4 : le technopôle GIANT à Grenoble) et le rôle des grandes infrastructures de transport (document 1 : autoroutes, ligne TGV, tunnels routiers...).

Ces documents insistent sur la valorisation et la transformation des milieux alpins. Ces processus doivent être inscrits dans la durée et les transformations de la montagne alpine ont été importantes surtout depuis les années 1960 avec le développement du tourisme et des loisirs et les aménagements qui en découlent (document 3). Cependant le document 2 sur le Beaufortain rappelle que la valorisation des milieux alpins dépend également d'activités plus traditionnelles (valorisation de la forêt avec les scieries, production de fromage aujourd'hui labellisé comme le beaufort), et de choix énergétiques qui ont été opérés à l'échelle nationale (multiplication des barrages hydroélectriques dans cette partie des Alpes pour soutenir la croissance des Trente Glorieuses). Au final, ce sont surtout les Alpes du Nord qui ont connu de fortes transformations en raison notamment d'une accessibilité plus élevée (document 1) et de la proximité de pôles urbains majeurs (Lyon, Grenoble, Chambéry, Genève). Les Alpes ont été d'ailleurs davantage valorisées (surtout dans le domaine du tourisme) que les Pyrénées ou le Jura qui présentent des altitudes moindres.

À partir des quatre documents proposés, il est possible d'envisager plusieurs exploitations pédagogiques. Tout d'abord, une réflexion sur les objectifs du Plan Neige peut être proposée avec l'exemple de la station d'Avoriaz pour comprendre quels ont été les atouts de cette station pour une valorisation en lien avec le tourisme. Un travail identique peut être effectué à partir des grandes stations de sports d'hiver représentées sur le document 1. En prolongement pédagogique, les élèves peuvent également réfléchir sur l'origine des touristes en identifiant l'importance des réseaux de transport pour rendre plus accessibles les milieux alpins. Enfin, les élèves peuvent travailler sur les productions qui font actuellement la promotion des milieux alpins (fromages, boissons) en identifiant les représentations et les symboles qui sont associés à cet espace (neige, edelweiss, sapin, vaches).

#### ● Réponses aux questions

**1.** Les atouts des milieux montagnards alpins qui sont valorisés par les activités économiques sont surtout la pente et les hautes altitudes. Ceci permet la mise en place d'une agriculture « étagée » et la pratique de sports d'hiver avec la présence de la neige. De plus, ces contrastes topographiques ont facilité la construction de barrages remplis avec les eaux des torrents alpins. Toutefois, en raison d'un changement des représentations sur les milieux alpins, la pente et la neige sont devenues des atouts surtout après la Seconde Guerre mondiale en raison du développement du tourisme et des loisirs. C'est ce qui explique d'ailleurs l'aménagement croissant des versants ubac qui étaient plutôt marginalisés par les agriculteurs. En effet, ce sont ces versants qui ont été privilégiés pour la construction des stations de sports d'hiver en raison d'une conservation plus importante de la neige (versant plus froid). La valorisation des contrastes topographiques des milieux alpins a donc évolué avec le changement des représentations.

**2.** La valorisation des milieux alpins et les transformations associées à celle-ci ont fortement évolué au cours du xx<sup>e</sup> siècle. Au début du xx<sup>e</sup> siècle, les activités agro-pastorales avaient surtout des impacts sur l'entretien des paysages. Face à la croissance économique et à la multiplication des activités permises notamment par les Trente Glorieuses, les aménagements se sont multipliés à partir des années 1960. La demande croissante en électricité a ainsi justifié la construction de grands barrages du Beaufortain et notamment du barrage de Roselend bien que celui de la Girotte ait été construit en 1949. De plus, avec la mise en place du Plan Neige notamment (même si des stations de sports d'hiver ont existé avant), le développement des stations de sports d'hiver a entraîné la multiplication des aménagements sur les parties hautes des versants (possibilité d'aborder la question des différentes générations de stations de sports d'hiver ici). Dans le Beaufortain, les stations des Saisies et d'Arèches illustrent ces transformations. Toutefois, les impacts ont été plus importants avec la construction de

véritables stations intégrées comme Avoriaz en raison notamment d'une capacité d'hébergement bien plus élevée.

**3.** La transformation des milieux alpins et surtout de la partie nord des Alpes est fortement liée à la proximité des centres urbains. En effet, la multiplication des stations de sports d'hiver ou encore la promotion du tourisme vert sont une réponse aux attentes des personnes vivant dans les pôles urbains très proches des massifs alpins comme Annecy, Chambéry ou Grenoble ou plus éloignés comme Genève ou Lyon. Pour ce faire, le développement des axes de transport qui a contribué au désenclavement des milieux alpins a été décisif. L'autoroute A43 fait figure ici de symbole puisque c'est depuis les Jeux olympiques de 1992 à Albertville que cette ville est reliée à Chambéry. De plus, avec l'arrivée des trains à grande vitesse, l'implantation d'altiports et surtout avec le développement des aéroports de Genève, Lyon et dans une moindre mesure Chambéry ou Grenoble, la transformation des milieux alpins est également liée à l'arrivée de plus en plus importante de touristes internationaux.

**BILAN.** D'abord, la valorisation des milieux alpins est liée à l'évolution des représentations des hommes sur ce type de milieu. L'ancienneté des activités agro-pastorales a permis la reconnaissance des terroirs et des savoir-faire alpins avec notamment le classement en AOC de certains fromages comme le reblochon ou le beaufort. Mais c'est surtout avec le développement économique et touristique que la valorisation des milieux alpins a évolué. En effet, les besoins en électricité d'un pays puissant pendant les Trente Glorieuses ou la pratique des sports d'hiver ont participé au changement de regard sur la pente et les hautes altitudes.

Ces évolutions ont entraîné des transformations, plus ou moins importantes selon les vallées et les massifs. La multiplication des barrages comme dans le Beaufortain a ainsi transformé les paysages avec l'apparition des retenues artificielles. Les stations de sports d'hiver (comme Avoriaz) ont également contribué à l'occupation des versants ubac qui étaient plus ou moins marginalisés historiquement par les sociétés alpines. Ces transformations s'expliquent surtout par la proximité des pôles urbains et par la multiplication des axes de transport qui ont contribué au désenclavement des milieux alpins.

## COURS 2

### Les contraintes et les risques du territoire français

p. 64-65

#### ● Présentation

Cette double page s'articule autour des pressions et des conflits d'usage ; elle revient sur la notion de risque (et ses composantes aléa et vulnérabilité) étudiée précédemment, ainsi que dans le programme de Seconde. Le maniement de la terminologie doit aussi se faire avec discernement et sens de la nuance : c'est le cas notamment pour la « contrainte », notion très relative dans le temps et dans l'espace (l'enclavement, l'isolement ou la neige sont évoqués et pour l'idée d'une « surexploitation » et d'une dégradation des milieux. L'enseignant peut faire exercer par ses élèves un regard critique sur les discours médiatiques et militants ambiants, sans nier l'existence de problèmes environnementaux (surfaces artificialisées, repère B). Deux des trois documents sont centrés sur des catastrophes (inondations et tempêtes) et doivent permettre à l'enseignant de montrer que si l'aléa peut être naturel, c'est la vulnérabilité qui explique ces désastres.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

L'enseignant peut souligner, à partir du document 3, la nécessité d'envisager des interactions et d'aborder les milieux de manière systémique. Le développement urbain et touristique entraîne des pollutions constituant une menace pour l'autre versant de l'activité économique, l'ostréiculture, non représentée sur la carte. Il risque aussi par « effet boomerang » de diminuer les aménités paysagères du bassin d'Arcachon. Un système équivalent peut être construit autour de la pollution des littoraux bretons par les algues vertes, largement médiatisée.

Le repère A peut trouver un écho avec la carte 2 en tentant d'identifier des communes où se cumulent les risques, principalement dans les vallées, sur les littoraux (doc. 1) et en montagne.

## EXEMPLE 2

### Quelles contraintes pèsent sur les milieux littoraux du Languedoc-Roussillon ?

p. 66-67

#### ● Présentation

À plus d'un titre, le choix du milieu littoral languedocien est intéressant pour comprendre les problématiques liées à la valorisation et au ménagement des milieux. En effet, une volonté politique forte à l'échelle nationale a contribué à la création de stations balnéaires *ex nihilo* sur le littoral qui ont entraîné une artificialisation accrue et des déséquilibres par endroits : les conflits d'usage entre certaines activités (tourisme, pêche, protection environnementale) ou encore l'exposition aux risques d'inondations en sont autant d'illustrations. Aujourd'hui, de nouvelles exigences parfois contradictoires, en relation avec le développement durable, doivent être prises en compte par les acteurs. Étant donné la place importante du tourisme dans l'économie du Languedoc-Roussillon, de nombreuses politiques d'aménagement visent à gérer durablement le trait de côte comme la lutte contre l'érosion littorale pour conforter le potentiel touristique de la région aux échelles nationale et européenne. Toutefois, pour d'autres acteurs, les pressions croissantes sur certaines parties du littoral languedocien justifient le classement de zones littorales en zones protégées. La gestion des milieux littoraux est donc complexe et la recherche de compromis entre plusieurs acteurs est souvent un objectif qui est difficile et long à obtenir. Ce sont ces regards différents qui sont pris en compte actuellement dans la gestion des milieux marins languedociens autour de la création du Parc naturel marin de la côte Vermeille.

La valorisation accrue des milieux littoraux languedociens a entraîné des formes de déséquilibres (exposition aux risques majeurs, érosion du trait de côte) qui résultent des actions et des aménagements réalisés par les hommes sur cette partie du littoral français depuis les années 1960 (document 3). De plus, en raison de la concentration de plusieurs activités sur un même espace, des conflits d'usage pour l'utilisation d'une même ressource se sont multipliés. Le document 1 permet de vérifier que l'érosion du trait de côte a des impacts évidents sur une des ressources les plus importantes du tourisme languedocien. Surtout, étant donné la forte concentration de la population sur certains secteurs du littoral, la vulnérabilité de celle-ci est parfois élevée face à deux risques principaux que représentent les inondations des rivières et des fleuves et les inondations de la mer. La localisation des inondations majeures qui ont eu lieu au cours du XX<sup>e</sup> siècle montre que certains événements sont très meurtriers pour un pays développé comme la France. Le document 4 insiste, quant à lui, sur les conséquences matérielles des tempêtes qui peuvent avoir lieu sur le littoral languedocien. L'enchevêtrement de bateaux de plaisance en décembre 2003 dans le port de Banyuls prouve d'ailleurs l'importance de la valorisation touristique de cette partie du littoral.

Cependant, étant donné l'augmentation des densités de population et des pressions sur le littoral, l'étalement urbain se fait actuellement dans la plaine rétro-littorale (document 5). De plus, la diversification des activités sur certaines parties du littoral a tendance à multiplier les conflits d'usage et ce, même dans les secteurs protégés (ici la réserve naturelle marine de Cerbère-Banyuls, document 2). Des problèmes d'occupation de l'espace et de prélèvement de ressources se posent en relation avec de nombreux acteurs comme les pêcheurs, les plongeurs ou encore les navigateurs. Globalement, la confrontation de l'ensemble des documents montre que les pressions et les impacts s'expliquent par une combinaison de facteurs naturels et anthropiques et que la multiplication des acteurs sur le littoral languedocien impose la mise en place de politiques de gestion et d'arbitrage entre les différents utilisateurs du milieu littoral. Le document 1 page 58 montre que les milieux littoraux du Languedoc-Roussillon ne sont pas les seuls à être confrontés au problème de l'érosion du trait de côte en France. Cependant, étant donné la place qui est donnée au tourisme balnéaire dans cette région, la dynamique érosive est une préoccupation évidente pour les décideurs languedociens. Le risque d'inondation est également visible dans la plaine rétro-littorale avec la localisation de vallées avec des risques élevés d'inondations. Enfin, le risque de pluies cévenoles concerne surtout la partie nord de la région

Languedoc-Roussillon. Cependant, ceci peut avoir des conséquences sur le milieu littoral en raison de l'augmentation du niveau de l'eau dans les rivières et les fleuves.

### ● Réponses aux questions

1. D'après le document 3, on peut noter un « retournement » de l'espace dans la valorisation des milieux languedociens entre 1960 et 2010. En 1960, l'économie languedocienne est surtout centrée sur l'exploitation du charbon (limitée à l'échelle nationale) autour d'Alès et sur les industries du cuir et du textile. La mise en valeur touristique du littoral était alors quasi inexistante, seuls quelques ports de commerce et de pêche structuraient la bande littorale (Sète, Port-Vendres). C'est à partir de 1963 que la Mission Racine entraîne des transformations majeures des milieux littoraux languedociens. Cette politique d'aménagement du territoire voulue par l'État doit surtout permettre au Sud de la France d'attirer des touristes nord-européens qui rejoignent alors les littoraux espagnols. Ceci débouche sur la création de huit stations balnéaires *ex nihilo* comme la station de Port-Barcarès qui dépend administrativement de la commune de Barcarès. À l'échelle nationale, la région est la troisième région touristique en France avec près de 2 000 000 de lits proposés aux touristes. Les densités d'hébergement dépassent les 500 lits/km<sup>2</sup> dans les départements de l'Hérault et des Pyrénées-Orientales. De plus, la station du Cap d'Agde est la première station touristique française en capacité avec une offre de 175 000 lits. À l'échelle régionale, le tourisme génère environ 7 % de l'emploi total de la région Languedoc-Roussillon avec 48 000 emplois salariés. C'est bien évidemment le tourisme estival qui a le plus de poids économiquement puisque 75 000 emplois sont directement liés aux activités du tourisme pendant les mois de juillet et août. Enfin, à l'échelle locale, le tourisme valorise davantage certaines stations qui ont des capacités d'accueil plus importantes ou qui ont su se spécialiser dans un domaine précis du tourisme. Ainsi, plus de deux millions de touristes se rendent en moyenne chaque année dans la station de La Grande-Motte et le nautisme à Port-Camargue, premier port de plaisance européen, fait vivre 300 personnes pour générer un chiffre d'affaires de 112 millions d'euros.

2. En raison de la forte concentration de la population et des activités sur certaines portions du littoral languedocien, la vulnérabilité a augmenté face à deux aléas principaux (document 1). La population qui vit dans des zones inondables liées au débordement de rivières ou de fleuves est parfois forte, notamment autour des pôles urbains principaux (Montpellier, Béziers, Narbonne ou Perpignan) (document 3). De plus, la population est également vulnérable face au risque d'inondation par la mer. En effet, la limite des terres situées à moins de 5 mètres d'altitude concerne parfois des terres fortement éloignées du trait de côte. Cette forme de vulnérabilité prend de plus en plus d'importance aujourd'hui en rapport avec la problématique du changement climatique. Les inondations qui ont eu lieu au cours du xx<sup>e</sup> siècle et le nombre de morts parfois élevé pour un pays développé confirment cette exposition accrue des populations au risque d'inondation. De plus, même si les tempêtes qui ont lieu autour de la Méditerranée sont moins virulentes que celles de l'océan Atlantique, certaines ont pu causer de nombreux dégâts comme celle de décembre 2003 (document 4). Les pressions touristiques entraînent également des conflits d'usage entre plusieurs activités qui se disputent les ressources d'un même lieu. Ainsi, dans la réserve naturelle marine de Cerbère-Banyuls, l'espace marin situé au large du cap Rédéris connaît des problèmes de braconnage de la faune marine et des problèmes d'occupation illégale de la part de plongeurs, ce qui a des impacts sur les milieux marins (document 2).

3. L'érosion du trait de côte est un problème préoccupant pour la région Languedoc-Roussillon à partir du moment où la part du littoral languedocien concernée par l'érosion est de 68 % et que le sable représente une ressource économique évidente pour les acteurs du tourisme (document 1). La partie du littoral qui est directement concernée se situe entre Agde et la frontière espagnole et seule une partie réduite du littoral languedocien connaît une extension en Camargue. Cette érosion s'explique par une combinaison de facteurs mais les aménagements réalisés par les hommes sur le littoral (ports de plaisance, digues) ont une part de responsabilité dans le déséquilibre de l'apport sableux. Ceci peut d'ailleurs accentuer les conséquences

de certains aléas et notamment des tempêtes (document 4).

BILAN. Globalement, les milieux littoraux languedociens connaissent depuis 50 ans une artificialisation accrue. Ceci a entraîné une augmentation de la vulnérabilité des populations face aux risques existants en rapport notamment avec les inondations des fleuves ou de la mer. La vulnérabilité est plus élevée autour des pôles urbains principaux mais également dans les stations balnéaires et notamment l'été en raison de l'augmentation de la fréquentation. De plus, suite à la multiplication des activités sur le trait de côte, les pressions sont parfois plus importantes et ont des conséquences sur les ressources du milieu (érosion du trait de côte, impacts sur la faune marine). Des solutions doivent être proposées pour essayer de gérer durablement le littoral languedocien.

## COURS 3

### Gérer et ménager le territoire français p. 68-69

#### ● Présentation

Cette double page s'inscrit dans la continuité de la précédente au sujet des risques, insistant sur la prévention et la prévision que l'enseignant devra distinguer. L'exemple de Xynthia rappelé ici peut faire office de passerelle entre ces deux cours. Ce cours 3 s'articule à trois échelles. Les plans de prévention des risques sont un exemple de gestion locale de l'urbanisation en contexte de vulnérabilité. Les mesures de protection de l'environnement (la liste n'est pas exhaustive, mais l'idée est de comprendre leurs déclinaisons réglementaires et par type de milieu) permettent d'envisager des mesures d'échelle nationale, comme le parc national des Calanques en cours de création (doc. 1) ou les ZNIEFF du repère. Enfin, à l'échelle internationale, tant européenne (directive SEVESO et doc. 3) que mondiale, les conventions et réglementations conduisent à une forme de mise aux normes et d'incitation des politiques nationales.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

L'enseignant doit aider les élèves à lire les documents officiels qui sont présentés (doc. 1 à 3) avec distance et recul critiques, notamment sur la surexploitation du vocable de « développement durable ». Le document 1 peut être abordé en demandant aux élèves de relever tout ce qui leur semble peu compatible avec les objectifs d'un parc national, permettant de revenir sur la réglementation de ce dernier. Elle est souvent confuse pour le grand public.

Le document 2 peut faire écho au développement des espaces productifs traité dans le chapitre 4.

## EXEMPLE 3

p. 70-71

### Quelles sont les solutions pour gérer durablement le milieu forestier de la Guyane ?

#### ● Présentation

L'exemple 3, qui porte sur la Guyane, illustre le cours 3 intitulé « Gérer et ménager le territoire français » (p. 68-69). Ce territoire ultramarin coïncé entre le Brésil et le Surinam offre de vastes espaces de forêts équatoriales prolongeant celles de l'Amazonie. C'est en effet 90 % du territoire qui est recouvert par cette forêt tropicale humide. Or, la Guyane est un territoire convoité et fragilisé qui doit faire face à l'augmentation de la population et à la pression des activités qui menacent le milieu forestier. La réflexion actuelle menée par des acteurs variés (État, collectivités territoriales, établissements publics...) sur la gestion durable de ce territoire prend en compte la nécessité d'assurer son développement économique et les besoins exprimés par les populations d'une part et la nécessité de préserver ce milieu forestier d'autre part.

Pour aborder cet exemple, nous disposons de cinq documents de natures et d'échelles variées. Le principal document est le document 1 parce qu'il présente la contradiction entre cette nécessité de valoriser les potentialités offertes par le milieu forestier de la Guyane et celle de le ménager. Le document 2 présente le Parc amazonien de Guyane qui est l'un des outils de la protection du milieu forestier de la Guyane.

D'une superficie de 3,4 millions d'hectares, dans le centre et le sud de la Guyane, ce qui constitue le plus grand parc national de France et de l'Union européenne se compose d'une zone de cœur de 2 millions d'hectares et d'une zone de libre adhésion de 1,4 millions d'hectares. Environ 10 000 personnes y vivent, essentiellement des communautés amérindiennes, des noir-marrons et des créoles. Le document 3 est la carte du Parc amazonien de Guyane. Cette carte, dont la légende est construite suivant le même plan que celle du document 1, présente à une plus grande échelle, cette double nécessité de valoriser les potentialités du milieu forestier guyanais et de le ménager. Le document 4 est la couverture d'une brochure touristique portant sur la commune de Saül. Le village de Saül, situé au centre de la Guyane, est une des principales « destinations nature » du département et, en raison de son réseau de sentiers et de ses capacités d'hébergement, une porte d'entrée du Parc amazonien de Guyane. Enfin, le document 5 revient sur les effets de l'orpaillage clandestin, cette activité minière illégale qui provoque de nombreux impacts sur l'environnement forestier et aquatique de la Guyane.

À partir des cinq documents proposés, il est possible d'envisager plusieurs exploitations pédagogiques. Le bloc questions proposent une démarche visant à démontrer le caractère relatif de la protection du milieu forestier : il permet d'interroger les élèves sur la valorisation de milieu forestier guyanais, puis sur sa protection et enfin sur ses limites. On peut également partir du bilan et demander aux élèves de rédiger une note de synthèse en s'aidant des trois questions, celles-ci formant les trois parties de ladite note. Mais cet exercice ne peut être demandé qu'aux élèves confirmés. On peut aussi demander aux élèves de réaliser un organigramme reprenant cette démarche « valorisation/protection/limites de la protection » en s'aidant de celui de la page 81. L'objectif de cet exemple est de présenter ce qu'est un parc national qui n'est pas un simple outil de gestion durable d'un territoire, mais l'un des fleurons du dispositif de protection des espaces naturels.

### ● Réponses aux questions

**1.** Même si le nombre d'habitants est faible (moins de 10 000), le milieu forestier de la Guyane est valorisé de différentes manières. Premièrement, la production de bois dans la moitié nord du massif forestier (aplat orange dans le document 1). Deuxièmement, l'hydroélectricité comme le montre le lac de retenue du barrage de Petit-Saut au nord du territoire (document 1). Troisièmement, l'activité minière légale ou illégale dans la partie centrale et méridionale du territoire, très riche en or (documents 1 et 3). Quatrièmement, le territoire est l'objet d'une valorisation touristique : le parc national apporte un soutien financier et un appui technique à la municipalité de Saül en participant à la réhabilitation des sentiers de randonnée de la commune. Les potentialités offertes par le milieu forestier de la Guyane sont toutefois peu mise en valeur du fait de la faible densité de population. Il n'empêche que les activités exercent une vraie pression sur les milieux : le problème environnemental que l'exploitation forestière pose concerne les pistes de débardage qui peuvent être réutilisées pour pénétrer dans la forêt et y développer, de manière plus ou moins clandestine ; quant à l'orpaillage, il est souvent pointé du doigt comme cause de dégradation de l'environnement et de la santé des populations riveraines des sites d'extraction.

**2.** La Guyane est un sanctuaire de biodiversité et... d'aires protégées. Premièrement, il faut souligner la présence d'une zone d'accès réglementée qui est soumise à autorisation pour les non-résidents. Des raisons à la fois sanitaires, sécuritaires et en rapport avec la préservation des modes de vie des populations amérindiennes expliquent son existence. Deuxièmement, parmi les nombreux outils de protection, le Parc amazonien de Guyane est le plus important. Créé en 2007, ce parc couvre 3,4 millions d'hectares et se compose de deux parties : une zone de cœur (2 millions d'hectares) qui est une zone de protection à la réglementation stricte de protection de la nature et une zone de libre adhésion (1,4 millions d'hectares) où les communes sont partenaires du développement durable du parc. Cette réglementation a pour objectif de « ne pas figer un territoire en proscrivant toute activité, mais de le préserver de certaines atteintes incompatibles avec son évolution naturelle. » Troisièmement, de nombreux autres outils juridiques sont utilisés pour la protection des espaces naturels : l'arrêté de protection de biotope qui a pour objectif de prévenir la disparition des

espèces protégées, animales ou végétales et la réserve naturelle qui concerne un milieu d'une importance particulière pour la biodiversité et qu'il est nécessaire de soustraire à toute intervention susceptible de la dégrader.

**3.** L'orpaillage clandestin pose un problème environnemental. Les zones d'intérêt écologique et à fort potentiel aurifère se superposent. D'après A. Calmont : « les zones de très forte biodiversité sont également les zones les plus minéralisées et les plus aurifères. Or, depuis les années 1980, la Guyane connaît un renouveau de l'activité aurifère et les sites illégaux d'orpaillage se sont multipliés avec la hausse du cours de l'or qui s'est ajoutée à la porosité des frontières et à la pauvreté des populations des pays voisins. Aujourd'hui, l'activité minière, pourtant interdite, reste largement présente dans le parc : il y aurait une centaine de chantiers clandestins dans le cœur du parc et plus de 120 dans la zone d'adhésion ». L'orpaillage clandestin est une limite de la protection du milieu forestier guyanais car cette activité illégale ne prend aucune mesure pour limiter ses impacts sur l'environnement, sans compter qu'elle est génératrice de problèmes de santé (présence de mercure dans les cours d'eau) et de désordres sociaux (immigration).

**BILAN.** Les pouvoirs publics ont pris un nombre de mesures en matière de gestion durable du milieu forestier de la Guyane. À la suite de la prise de conscience des risques environnementaux potentiels sur la biodiversité de la forêt guyanaise, des outils de gestion et de protection de l'écosystème forestier ont été mis en place. Ils cherchent à réduire les pressions (l'exploitation forestière, la chasse ou l'activité minière) sans toutefois contrarier les nécessités d'assurer le développement économique de la Guyane et les besoins exprimés par les populations. Au total, les outils de protection de la forêt se différencient suivant trois niveaux de protection : l'arrêté de protection de biotope, la réserve naturelle, le parc national.

## MÉTHODE 1

### Analyser une carte topographique

p. 72-73

#### Sujet : Le couloir de la chimie au sud de Lyon : un territoire exposé aux risques

##### 1. Situer

- La carte a été réalisée au 1/16 000<sup>e</sup> (1 cm sur la carte correspond à 160 m dans la réalité).
- Le « couloir de la chimie » se trouve en région Rhône-Alpes, le long du Rhône, plus précisément entre Lyon et Feyzin.

##### 2. Prélever et analyser les informations

###### A. Repérer les risques

- Les éléments caractéristiques d'une raffinerie de pétrole visibles sur la carte sont les réservoirs d'hydrocarbure, ainsi que la proximité d'un pipeline.

D'après l'échelle, la raffinerie fait un peu plus de 1,5 km sur la carte (mais en réalité elle continue au sud et mesure un peu plus de 3 km de long).

- Près de la raffinerie, les zones industrielles produisent de l'électricité et se sont spécialisées dans la chimie (« couloir de la chimie »).

- Ce développement industriel n'aurait pas été possible sans un certain nombre d'aménagements, notamment un port capable de stocker les hydrocarbures (le port Édouard-Herriot au nord), mais également des digues, ainsi que des stations d'épuration traitant les eaux rejetées par toutes ces industries. Enfin, il ne faut pas oublier que le Rhône est un fleuve navigable ce qui suppose quelques aménagements.

Les risques liés à ces installations industrielles sont des risques d'explosion (la raffinerie de Feyzin a d'ailleurs effectivement explosé en 1966) dans une zone où la population est très nombreuse (la commune de Feyzin ne serait pas la seule concernée, or elle compte déjà 8 500 habitants) : les personnes et les biens sont donc vulnérables. Les risques de pollution chimique sont également importants, tant envers les populations qu'envers le fleuve : le risque environnemental est ici loin d'être négligeable.

- Les nombreuses digues entourant le fleuve laissent supposer qu'il existe dans cette zone un réel risque d'inondation.

###### B. Évaluer l'exposition aux risques

- La vallée du Rhône est un important axe de communication en France mais aussi en Europe. La carte montre la présence de l'auto-

route A7 reliant Marseille à Lyon (puis à Paris par l'autoroute A6), une autoroute particulièrement empruntée puisqu'elle permet de relier le Nord de la France et de l'Europe aux régions du pourtour méditerranéen. C'est également au nord de Feyzin que se trouve le boulevard urbain sud de Lyon (la D301), une voie express permettant de relier l'autoroute A7 à l'autoroute de contournement est de Lyon (l'A46).

À l'est de Feyzin, on peut également remarquer la présence d'une voie ferrée. Cette dernière semble surtout destinée au transport de marchandises (sur l'axe Marseille-Paris, ou Marseille-Strasbourg) mais Feyzin est également à 7 minutes en train de la gare TGV de Lyon.

Feyzin bénéficie également d'un axe de communication fluvial : le Rhône (reliant Marseille à Lyon, mais qui se poursuit par la Saône jusqu'au Rhin grâce au canal Rhin-Rhône).

Enfin, n'oublions pas la présence d'un oléoduc européen reliant la Méditerranée à la Suisse et l'Allemagne.

- Les Verchères et les Razes sont deux quartiers de Feyzin particulièrement exposés aux risques technologiques : ils sont non seulement encadrés par la raffinerie de Feyzin qui représente un risque technologique majeur (c'est une entreprise classée SEVESO en raison de son risque toxique), mais également par deux axes de communication majeurs aggravant les risques d'explosion en cas d'accident. L'autre difficulté de ces quartiers, notamment celui des Razes, réside dans l'évacuation des habitants en cas de catastrophe.

- Toutefois, il est bien évident qu'en cas d'explosion de la raffinerie, l'ensemble des quartiers de la ville seraient touchés à des degrés divers en fonction de leur proximité du centre de l'explosion (en cas de surpression dans la raffinerie, même la commune de Vénissieux serait touchée). Il en est de même pour les risques d'accident sur les axes de communication puisque la ville de Feyzin est entourée par l'A7 et la D301, est coupée en deux par des voies ferrées et un oléoduc.

### C. Repérer les contraintes sur l'urbanisation

- Les espaces du Sauzai et du Vernay sont peu urbanisés car leur situation géographique n'incite pas à l'urbanisation : non seulement ce sont des quartiers proches de la raffinerie et de l'oléoduc, mais ils subissent également de nombreuses nuisances sonores liées à l'autoroute et à l'échangeur proches. De plus, les Plans de prévention des risques interdisent certainement toute construction nouvelle dans cette zone.

- La ville de Feyzin s'étend vers l'est, car c'est dans cette direction que les risques sont moindres et que l'espace est disponible.

### 3. Organiser et synthétiser les informations

Le « couloir de la chimie » est un espace où se concentrent de nombreuses activités à risques : raffinerie de pétrole, industries chimiques, transport de matières dangereuses (que ce soit sur terre ou sur mer), axes de circulation très fréquentés, le tout dans une zone soumise au risque d'inondation.

Le risque technologique est d'autant plus important que les installations industrielles et les axes de communication se situent près des habitations et du Rhône. La vulnérabilité des hommes et de l'environnement est ici très importante : ces bâtiments industriels se sont en général installés sur les rives du Rhône, accroissant ainsi les risques de pollution, mais ils se sont également implantés près d'anciennes habitations (en particulier le quartier des Razes).

Les Plans de prévention des risques incitent aujourd'hui les hommes à s'éloigner de ce genre d'installations, ce qui explique pourquoi les quartiers proches des industries sont désertés au profit de quartiers plus éloignés (vers l'est notamment).

## Sujet : Fréjus (Var) : valoriser et gérer un milieu littoral

### 1. Situer

- La carte de Fréjus a été réalisée à l'échelle 1/25 000<sup>e</sup>.
- La ville de Fréjus se situe dans un golfe sur la Côte d'Azur, c'est donc une région très touristique. Son intérêt touristique est accru par le fait que la ville se trouve entre le massif des Maures et celui de l'Estérel. Enfin, c'est également une ville romaine qui a conservé de nombreux vestiges.

### 2. Prélever et analyser les informations

#### A. Analyser la valorisation des milieux

- La population se concentre entre la mer et le pied du massif des Maures, la densité de population est importante mais un espace a été préservé de toute habitation : le camping de Saint-Aygulf-Plage.

Le contraste est également saisissant entre le bâti du centre de la ville (immeubles, rues perpendiculaires) et celui du reste du quartier (routes sinueuses, maisons individuelles). Saint-Aygulf est avant tout un quartier pavillonnaire car ce sont les maisons individuelles qui dominent.

- Sur le littoral, les touristes peuvent profiter d'un certain nombre d'activités balnéaires : ils peuvent se baigner (rappelons que des barrières brise-lames protègent les baigneurs sur la plage de Saint-Aygulf), faire du kite-surf ou du parachute ascensionnel, de l'aviron ou du bateau (grâce aux deux ports de plaisance aménagés à Port-Fréjus et Saint-Aygulf).

Ils peuvent également pratiquer le vélo, grâce à la piste cyclable qui a été aménagée le long du littoral, la randonnée le long du sentier du littoral (un sentier qui va de Bandol à Saint-Raphaël), ainsi que toutes les activités de plein air dans la base de loisirs (cerf-volant, roller, skate).

### B. Évaluer l'exposition aux risques

- Cette inondation a dû affecter les activités agricoles des maraichers et des agriculteurs (on relève la présence de nombreuses pépinières mais aussi de fermes), mais également les activités touristiques (de nombreux campings sont installés dans cette zone, une piste d'ULM, etc.).

- Les quartiers les plus vulnérables sont ceux qui bordent la plaine, c'est-à-dire les quartiers de Villeneuve, de Villepey et peut-être de l'Agachon (le quartier de Fréjus-Plage semble relativement protégé derrière celui de Villeneuve).

- Le risque d'inondation est tel que la ville de Fréjus ne s'étend pas vers l'ouest, mais plutôt selon un axe nord-sud.

### C. Repérer la gestion des risques et la protection des milieux

- Le Reyran est entièrement canalisé dans la ville de Fréjus, ce qui explique que son tracé manque de sinuosités, de « naturel » (certaines portions sont parfaitement rectilignes). Il s'agit de mesures préventives de la ville contre les risques d'inondation dans une zone très peuplée.

- Afin de protéger les plages de l'érosion, des barrières brise-lames ont été mises en place. Ces barrières ont pour but de provoquer une dissipation de l'énergie de la houle avant son déferlement sur la plage, et de s'opposer à l'entraînement vers le large des matériaux. Les plages sont ainsi protégées par des zones d'eau relativement calmes.

Les étangs de Villepey sont le site naturel protégé au nord du quartier de Saint-Aygulf. C'est certainement le Conservatoire du littoral qui a classé cet espace. Pour que la population découvre ces espaces protégés, des aménagements ont été mis en place : un sentier de découverte, un observatoire.

- Les équipements qui, dans la plaine de l'Argens, limitent les rejets des hommes dans leur milieu sont : une déchetterie vers le lieu-dit La Palissade, une station d'épuration, une station de relevage et une usine de traitement des eaux.

### 3. Organiser et synthétiser les informations

La ville de Fréjus est une station balnéaire qui doit faire face, dans son développement, à un certain nombre de contraintes. L'ouest de la ville étant une plaine traversée par deux bras de rivière, le risque d'inondation est élevé : une des deux rivières a été canalisée mais la seconde reste imprévisible, ce qui empêche l'expansion de la ville dans cette direction.

La ville de Fréjus possède également un espace naturel remarquable et donc protégé dans les étangs de Villepey. La présence de ce site naturel protégé a obligé la ville à s'étendre au-delà de ces étangs (Saint-Aygulf), ce qui donne l'impression d'une ville coupée en deux.

L'expansion spatiale de Fréjus est donc déterminée par le risque d'inondation (qui interdit un développement est-ouest), ainsi que par la protection des milieux.

## MÉTHODE 2

### Confronter un PPRI et une photographie aérienne

p. 74

## Sujet : La vallée de la Loire à Blois (Loir-et-Cher) : un territoire exposé au risque d'inondation

### 1. Identifier et situer

- Blois (47 854 habitants en 2007) se situe au cœur du Val-de-Loire à 1 h 30 de Paris. La ville se positionne comme une métropole d'équilibre entre Tours et Orléans.

- Un PPRI est un Plan de Prévention des Risques d'Inondation. Il vise à prévenir et limiter les conséquences de fortes crues. Dans les zones

urbanisées, la prévention du risque d'inondation passe essentiellement par une meilleure maîtrise de l'urbanisation.

Ainsi, le PPRI a pour objectif de réduire les risques en fixant les règles relatives à l'occupation des sols et à la construction des futurs biens. Il peut également fixer des prescriptions ou des recommandations applicables aux biens existants. Le PPRI crée des servitudes d'utilité publique intégrées dans le plan local d'urbanisme auquel toute demande de construction doit être conforme.

## 2. Analyser les documents

- Les quartiers de Blois sont inégalement exposés aux inondations de la Loire. En effet, le long du fleuve, les quartiers situés de part et d'autre du pont Charles-de-Gaulle sont classés en aléa fort alors que les quartiers situés à proximité du pont Gabriel connaissent un aléa faible. Les niveaux d'exposition au risque d'inondation sont différents alors que l'ensemble de ces quartiers sont protégés des inondations de la Loire par des levées (digues) importantes.
- Le quartier de Vienne connaît un aléa faible car, d'après le PPRI, le bâti et les infrastructures sont protégés par des digues. On peut supposer également que ce quartier est situé à une altitude supérieure par rapport aux quartiers voisins. Cependant, face à ce sentiment de sécurité, le risque peut être élevé en raison d'un possible vieillissement des digues qui pourrait entraîner une rupture de celles-ci en cas d'inondation majeure.
- Le déversoir de la Bouillie est un aménagement qui vise à détourner une partie des eaux de la Loire pendant les périodes de crues majeures. Celui-ci permet donc de limiter la hauteur d'eau dans le lit du fleuve, le risque de brèches dans les levées et la pression sur les piles des ponts (comme les ponts Charles-de-Gaulle et Gabriel à Blois). Surtout, ce détournement d'une partie du flot de la Loire permet de protéger, en partie, les populations des pôles urbains situés en aval comme Tours ou Nantes.
- Le quartier de la Fouleraie est classé en aléa fort d'inondation car celui-ci est situé en aval du déversoir de la Bouillie. Le bâti n'est donc pas protégé par des levées et pourrait ainsi être inondé lors de crues majeures. La vulnérabilité de la population vivant dans le quartier de la Fouleraie est donc très élevée à l'échelle de l'agglomération de Blois.

## 3. Compléter la légende d'un croquis d'interprétation



- D'après le croquis d'interprétation, la ville de Blois a décidé de déplacer les habitants des quartiers du Glacis et de la Fouleraie fortement exposés au risque d'inondation de la Loire. Cette délocalisation se fait dans le cadre d'une ZAD (Zone d'aménagement différé). Les gens du

voyage qui occupent des terrains vagues situés à proximité des quartiers du Glacis et de La Fouleraie sont également concernés par ces mesures drastiques d'aménagement.

## 4. Conclure

Depuis quelques années, la ville de Blois mène une politique de ménagement de la Loire afin de protéger les populations vivant le long du fleuve. Si la majorité des quartiers de la ville sont protégés des crues de la Loire par des levées, les populations vivant dans les quartiers du Glacis et de La Fouleraie sont fortement vulnérables au risque d'inondation de la Loire. En effet, celles-ci occupent des terrains qui ne sont pas protégés par des digues et sont directement connectés au déversoir de la Bouillie. À l'origine, cet aménagement visait à détourner les flots de la Loire afin de limiter la hauteur d'eau dans son lit. Cependant, avec le temps, les terrains situés en aval du déversoir ont été urbanisés, ce qui a contribué à augmenter la vulnérabilité des habitants. Pour éviter une éventuelle catastrophe lors d'une forte crue de la Loire, l'agglomération de Blois a décidé de déplacer les personnes vivant dans les quartiers du Glacis et de La Fouleraie dans le cadre d'une ZAD. Cette action d'aménagement doit se penser à plusieurs échelles : à l'échelle de l'agglomération de Blois, elle vise à baisser considérablement la vulnérabilité des populations exposées et, à l'échelle du bassin de la Loire, elle contribue à protéger les personnes vivant à l'aval de Blois et notamment dans les villes de Tours ou de Nantes en faisant baisser le niveau de l'eau dans le lit du fleuve lors de crues majeures.

## MÉTHODE 3

### Confronter une carte et un texte

p. 75

### Sujet : Valorisation et gestion des milieux littoraux et marins en France métropolitaine

#### 1. Comprendre les documents

Le document 1 porte sur les inquiétudes des pêcheurs de Basse-Normandie concernant la création du parc naturel marin dans le golfe normand-breton. Les mots-clés du document sont la valorisation, la protection, les conflits d'usage et le ménagement des milieux littoraux et marins.

Le document 2 localise les différents usages, pressions et ressources dans les milieux littoraux et marins de France métropolitaine de plus en plus convoités. Les mots-clés du document sont la valorisation, les ressources et les pressions.

#### 2. Répondre aux questions

- Les milieux littoraux et marins français sont convoités par de nombreux acteurs en raison de la variété de leurs ressources. Les pêcheurs, les éleveurs aquacoles, les industriels (exploitation de granulats et d'hydrocarbures) ou encore les touristes sont directement concernés par la valorisation des milieux littoraux et marins. Ces acteurs sont d'autant plus nombreux en raison de la superficie importante des milieux littoraux et marins français métropolitains qui s'étendent sur un océan (Atlantique) et deux mers (Manche et Méditerranée).
- Certaines activités liées à l'exploitation des ressources des milieux littoraux et marins peuvent entraîner des pressions marquées sur les milieux. Les prélèvements liés à la pêche ou à l'aquaculture ont un impact certain sur le renouvellement de certaines espèces alors que l'exploitation de granulats peut entraîner une modification des milieux et avoir des impacts sur la faune et la flore marine.
- D'après les documents 1 et 2, la multiplication des acteurs dans les milieux littoraux et marins français peut se traduire par une augmentation des conflits d'usage entre certaines activités qui ont des intérêts divergents ou une saisonnalité différente (avec l'impact du tourisme pendant la période estivale). Ainsi, dans le golfe normand-breton, les pêcheurs sont inquiets de l'impact de l'extraction de granulats et surtout de la protection du golfe qui pourraient modifier la superficie de leur zone de pêche. De plus, les pêcheurs regardent de près l'engouement récent de l'État français pour la multiplication des parcs éoliens en mer qui pourrait également avoir un impact pour la profession. Dans les milieux littoraux et marins touristiques, et notamment en mer Méditerranée, les touristes peuvent entraîner localement des pressions sur la faune et la flore locales comme dans la réserve naturelle

marine de Cerbère-Banyuls (doc. 2 p. 67 de l'exemple sur les milieux littoraux du Languedoc-Roussillon).

- La création du parc naturel marin du golfe normand-breton semble difficile en raison de la nécessaire prise en compte par les décideurs des intérêts parfois divergents de nombreux acteurs (pêcheurs, industriels concernés par l'extraction du granulats, écologistes). Les pêcheurs craignent que le futur parc naturel marin ne devienne un sanctuaire où la pêche serait interdite. En se réunissant dans le Comité régional des pêches, ils espèrent que le fonctionnement du parc naturel intègre la pêche comme une activité à part entière.

- Les parcs naturels marins en France ont été créés par l'Agence des aires marines protégées. L'objectif est de créer dix aires marines avant 2012 dans les milieux marins français.

### 3. Organiser une réponse

La problématique qui convient le mieux pour le sujet est : Quels sont les enjeux liés à l'exploitation et à la protection des milieux littoraux et marins ?

### 4. Rédiger une réponse

Les milieux littoraux et marins représentent une richesse indéniable pour la population de la France métropolitaine pour des raisons économiques, politiques ou encore culturelles. Cependant, en raison des pressions, nombreuses par endroits, et des conflits d'usage, la gestion et la protection de certains milieux littoraux et marins apparaissent comme une priorité actuelle pour certains décideurs.

Proposition de plan :

- 1) Une valorisation des ressources des milieux littoraux et marins
  - a) Des ressources nombreuses et variées (pêche, aquaculture, granulats, hydrocarbures)
  - b) Des milieux littoraux et marins de plus en plus convoités dans les domaines maritimes, de la pêche ou encore de l'industrie
  - c) De nombreux acteurs vivent de la valorisation des milieux littoraux et marins

2) Des pressions et des conflits d'usage liés à la valorisation des milieux littoraux et marins

- a) Une forte pression sur les ressources dans certains milieux littoraux et marins (poissons)
- b) Une multiplication des acteurs qui pratiquent les mêmes espaces littoraux et marins (pêcheurs, industriels, touristes, écologistes)
- c) Des conflits d'usage entre des activités dont les intérêts sont parfois difficilement conciliables (entre la pêche et la protection avec les aires marines protégées, entre touristes et professionnels de la pêche)

3) Une protection qui doit concilier différentes pratiques des milieux littoraux et marins

- a) En raison de l'intérêt économique des milieux marins en termes de ressources, des mesures de protection peuvent avoir des conséquences importantes pour certaines activités
- b) Par exemple, l'extraction de granulats et la création du futur parc naturel marin du golfe normand-breton inquiètent les pêcheurs locaux en raison d'une possible restriction de la zone de pêche

## PRÉPA BAC

### COMPOSITION

p. 76-77

### Sujet 3 : Potentialités et contraintes du territoire français

#### Étape 2 Dégager et formuler la problématique

Seule la problématique 3 est vraiment adaptée car suffisamment large. Les problématiques 2 et 4, bien qu'intéressantes, sont trop partielles et ne couvrent qu'un aspect du sujet. La proposition 1 ne conduit à aucune démonstration.

#### Étape 3 Bâtir le plan

	1) Le territoire français révèle de nombreuses potentialités	2) ... mais il doit aussi faire face à des contraintes	3) ... valoriser les atouts et gérer les contraintes
<b>Idée directrice</b>	Le territoire français bénéficie d'une situation privilégiée et de milieux « naturels » variés qui sont sources de richesses.	Ces contraintes recouvrent à la fois les obstacles que posent les milieux et les risques « naturels » d'ailleurs souvent aggravés par l'homme.	Aujourd'hui se pose la nécessité de gérer durablement les potentialités comme s'impose celle du dépassement des contraintes et de la prévention des risques.
<b>Informations</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– prédominance des plaines ;</li> <li>– trois façades littorales ;</li> <li>– cinq grands fleuves dont trois aménagés ;</li> <li>– variété climatique ;</li> <li>– couloirs de circulation des grandes vallées fluviales ;</li> <li>– paysages remarquables ;</li> <li>– montagnes élevées à fort enneigement ;</li> <li>– ouverture sur l'Europe rhénane ;</li> <li>– surface agricole utile très étendue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– aléas cycloniques en particulier dans les territoires ultramarins ;</li> <li>– pas de ressource énergétique ;</li> <li>– risque sismique ;</li> <li>– artificialisation croissante de l'environnement ;</li> <li>– risque de sécheresse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– des acteurs de la protection des milieux à différentes échelles (mondiale, nationale, locale) ;</li> <li>– très forte et ancienne anthropisation des milieux ;</li> <li>– loi Littoral ;</li> <li>– parcs nationaux et PNR ;</li> <li>– protection et prévention contre les risques.</li> </ul>

- Les autres idées en relation avec le sujet sont :
  - une végétation diverse (ressources forestières) ;
  - des ressources renouvelables ;
  - des reliefs (obstacle aux communications) ;
  - risques d'inondations ;
  - glissements de terrain, avalanches en montagne ;
  - vulnérabilité des hommes (milieux densément peuplés) ;
  - protéger les paysages et les milieux les plus remarquables ;
  - surmonter les contraintes.

• Proposition de plan :

- 1) Le territoire français révèle de nombreuses potentialités
  - a) Une situation privilégiée
    - Trois façades maritimes : interface, tourisme...
    - Une ouverture sur l'axe rhénan
    - Des axes naturels de pénétration : cinq grands fleuves dont trois aménagés
  - b) Des milieux « naturels » variés, sources de richesses
    - Des climats variés (tempérés, tropicaux) permettant un tourisme d'été (balnéaire, vert) et d'hiver (montagne, îles tropicales) ainsi qu'une agriculture aux productions variées

- Une grande variété de reliefs facilitant le tourisme (montagnes à fort enneigement) et l'agriculture (prédominance des plaines : bassins sédimentaires céréaliers, une surface agricole utile très étendue) et offrant de grands couloirs de circulation.
- Une végétation diverse (ressources forestières)
- Des ressources renouvelables (grands projets d'éoliennes en mer)

2)... mais il doit aussi faire face à des contraintes

- a) Des contraintes liées aux milieux
  - Des reliefs (obstacle aux communications)
  - Peu de ressources énergétiques ou minérales sur le territoire et leur exploitation présente un coût trop élevé (nickel en Nouvelle-Calédonie, or en Guyane)
- b) Des risques « naturels »
  - Risques climatiques dont aléas cycloniques (en particulier dans les territoires ultramarins), risques d'inondations et risques de sécheresse estivale et de canicule
  - Risques géologiques dont risques sismiques (en particulier aux Antilles), glissements de terrain et avalanches en montagne.

- c) Des risques aggravés par l'homme
  - L'artificialisation croissante de l'environnement aggrave les risques (inondations)
  - ... et la vulnérabilité des hommes (milieux densément peuplés)
- 3) La mise en valeur du territoire : valoriser les atouts et gérer les contraintes
  - a) Valoriser les atouts
    - Une très forte et ancienne anthropisation des milieux : il n'y a plus de milieux naturels
    - pour gérer durablement le territoire, protéger les paysages et les milieux les plus remarquables, des acteurs à l'échelle mondiale (protection Ramsar, Unesco), nationale (parcs nationaux, loi Littoral, loi Montagne) et locale (réserves naturelles, PNR).
  - b) Gérer les contraintes
    - Surmonter les contraintes par une mise en valeur du territoire (infrastructures de franchissement des massifs montagneux)
    - Prévenir les risques (PPR, délimitation de périmètres à risques)

#### Étape 4 Rédiger l'introduction

Proposition d'introduction :

Depuis de nombreuses années, la France se place en tête des destinations touristiques internationales. Certes, la richesse historique et patrimoniale du pays est une des explications de l'attrait qu'exerce le pays, mais la variété et la qualité de son territoire participent également de son attractivité. Pourtant, si les potentialités du territoire métropolitain et des régions ultramarines sont immenses, les contraintes ne sont pas négligeables obligeant à une politique spécifique de gestion des milieux. Il est donc nécessaire de s'interroger sur la nature des atouts et contraintes du territoire et sur les enjeux posés par sa gestion.

La réponse à cette question passe par la présentation des nombreuses potentialités du territoire, puis par celle des risques et des handicaps qui affectent la France, afin de s'interroger sur la politique mise en œuvre pour valoriser les premiers tout en limitant l'impact des seconds.

#### Étape 5 Rédiger le développement

Proposition de composition corrigée :

##### Le territoire français révèle de nombreuses potentialités.

Tout d'abord, la France bénéficie d'une situation géographique privilégiée puisqu'elle s'ouvre sur trois façades maritimes (Atlantique, Manche, Méditerranée) qui sont autant d'interfaces avec le monde. Ces littoraux sont aussi des atouts majeurs pour le développement des activités touristiques (Côte d'Azur, Bretagne). Du côté oriental, la France s'ouvre sur l'axe rhénan, artère européenne de communication exceptionnelle puisqu'il constitue l'*hinterland* de la première façade maritime européenne, la Northern Range (la majorité des marchandises vendues en France transitent par Rotterdam). L'axe rhénan est de plus une interface sur l'Europe et concentre les pôles majeurs de la puissance économique (métropoles), financière (Francfort) et politique (Strasbourg) de l'Union européenne. Enfin, la France possède des axes naturels de pénétration : cinq grands fleuves drainent le territoire dont trois (Rhône, Seine, Rhin) sont aménagés pour la navigation. Les milieux « naturels » sont également très variés et sources de richesses. Les climats diversifiés, en majorité tempérés mais également tropicaux dans les territoires ultramarins, offrent des potentialités pour le tourisme d'été (balnéaire, vert) ou d'hiver (montagne, îles tropicales) et les activités agricoles aux productions variées (céréales, élevage, vins). Au niveau topographique, les montagnes élevées à fort enneigement (Alpes, Pyrénées) offrent une large gamme d'activités touristiques : sports d'hiver (ski) ou d'été (VTT, randonnée, alpinisme) tandis que la prédominance des plaines (bassins sédimentaires aquitains ou parisiens) permet la production céréalière (Beauce, Brie) et offre au pays une surface agricole utile très étendue.

Les ressources biogéographiques sont également très riches : la végétation est diverse (forêts, maquis, landes) et offre des ressources exploitées (Landes).

La France a aussi des potentialités en matière d'énergies renouvelables d'avenir, avec notamment les grands projets d'éoliennes en mer alors qu'elle a depuis longtemps aménagé les fleuves (Rhône) pour la production hydro-électrique.

Les potentialités sont donc nombreuses et variées. **Pourtant le territoire français doit également faire face à des contraintes.**

En matière de contraintes, les milieux présentés comme favorables peuvent aussi constituer des obstacles. En effet, si la disposition des

reliefs ouvre de grands axes de circulation, elle peut aussi faire obstacle aux communications (Massif central, Alpes). Ces reliefs offrent d'ailleurs peu de ressources énergétiques ou minérales sur le territoire (épuisement des ressources de charbon ou fer largement exploitées au XIX<sup>e</sup> siècle) et leur exploitation présente un coût trop élevé (nickel en Nouvelle-Calédonie, or en Guyane).

De même, la France est l'un des pays européens les plus soumis aux aléas naturels, en particulier dans ses territoires ultramarins. En effet, la grande variété climatique est aussi porteuse de risques : des cyclones violents peuvent affecter les territoires ultramarins en fin d'été tandis que, sur le territoire métropolitain, les risques de sécheresse et de canicule existent alors que de brusques et violentes inondations menacent les bassins fluviaux. Les risques géologiques sont plus limités même si le territoire n'est pas à l'abri de séismes, en particulier aux Antilles, ou de glissements de terrain et d'avalanches en montagne.

Or, les risques sont aggravés par l'homme. L'artificialisation croissante de l'environnement (constructions dans le lit des fleuves, minéralisation par la multiplication des routes et de l'espace bâti, arrachage des haies) aggrave les risques tels que les inondations en freinant l'infiltration des précipitations dans le sol. De même, l'anthropisation croissante des montagnes (densification de la population, constructions) multiplie le risque de glissements de terrain et d'avalanches et leurs conséquences, de même que la modification des littoraux par l'homme (disparition de la mangrove dans les territoires ultramarins, constructions dans les lagunes) augmente la vulnérabilité face aux catastrophes (dégâts causés par la tempête Xynthia en Vendée en 2010).

##### Afin de valoriser les atouts et gérer les contraintes, les hommes mettent en place une politique d'aménagement.

La première priorité est de valoriser les atouts de milieux riches et très anciennement anthropisés. Cette politique de gestion durable du territoire est menée en premier lieu à l'échelle nationale (Office national des forêts, Ademe ou Conservatoire du littoral) ou locale (réserves naturelles, PNR) mais également au niveau européen (Natura 2000) ou mondial (protection Ramsar des zones humides, actions de l'Unesco). Cette politique de gestion du territoire comporte plusieurs volets comme la protection des paysages et des milieux les plus remarquables. En effet, riches de leur grande diversité, les paysages eux-mêmes sont des ressources pour des citoyens et des touristes en quête de nature. Ainsi, les loi Littoral ou loi Montagne ont pour objet de limiter les effets de l'urbanisation tout en permettant à tous l'accès aux sites. La loi Paysage impose des considérations paysagères à tout aménagement tel que l'implantation d'un champ d'éoliennes ou d'une autoroute. Les parcs naturels nationaux ou régionaux réglementent l'implantation humaine sur un périmètre déterminé afin de permettre la protection d'espaces fragiles ou exceptionnels. De même, la politique énergétique de la France encourage aujourd'hui les sources renouvelables (solaire, éolien, géothermie).

La deuxième priorité de la politique de gestion durable du territoire est la gestion des contraintes qu'il faut surmonter. La mise en valeur du territoire permet en effet de contourner certaines contraintes : infrastructures de franchissement des massifs montagneux, assèchement de marais, etc. Elle met également en place une politique de prévention des risques à travers un arsenal de lois préventives dont le but est de prendre en compte les aléas dans le choix d'aménagement et de minimiser les coûts humains et financiers des catastrophes prévisibles. Ainsi, les Plans de Prévention des Risques (PPR) établis par les communes permettent de dresser la carte des espaces les plus menacés et d'en légiférer la mise en valeur (interdiction de construction, plans d'action en cas de catastrophe). Dans le cas des sites les plus exposés, une législation renforcée (directive SEVESO) délimite les périmètres à risques technologiques afin de limiter les effets d'accidents potentiels.

#### Étape 6 Rédiger la conclusion

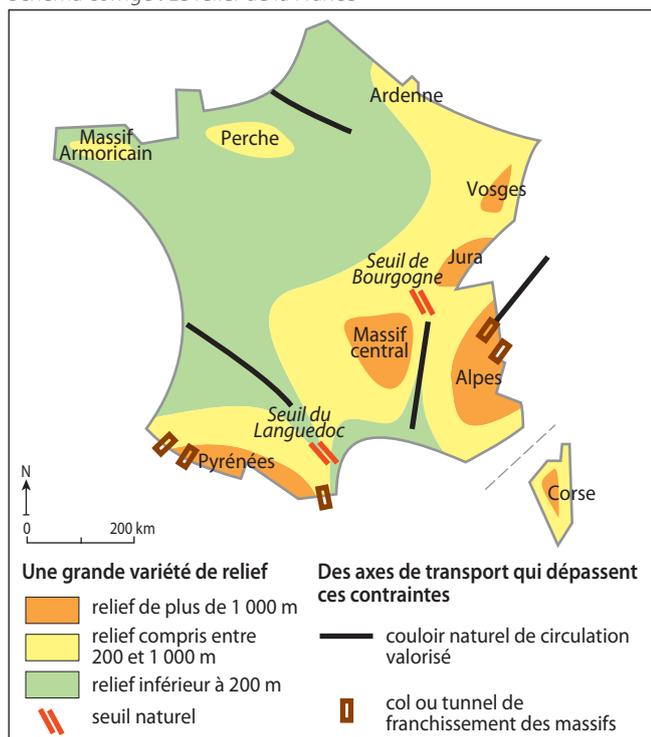
Proposition de conclusion :

Les atouts naturels du territoire français sont donc majeurs, tant sur les plans climatiques, topographiques que celui de la végétation ou de sa situation, et constituent une richesse pour la mise en valeur du territoire (agriculture, tourisme). Ces potentialités n'en gommant pas moins l'existence de risques (parfois violents) ou de handicaps, le plus souvent aggravés par la présence et l'action de l'homme. En conséquence, une gestion durable du territoire est indispensable pour valoriser les potentialités et surmonter les contraintes.

Les acteurs sont donc essentiels dans la mise en valeur du territoire : protection, prévention, aménagement... autant de sujets qui se décident non seulement à l'échelon local ou national mais de plus en plus international (règlements supranationaux européens ou internationaux).

### Étape 7 Réaliser des schémas

Schéma corrigé : Le relief de la France



### Sujet 4 : La gestion durable des milieux en France.

**Vous présenterez la diversité des menaces pour les milieux français, l'intérêt de les protéger et les moyens mis en œuvre.**

#### Étape 1 Analyser le sujet et dégager la problématique

• Le terme « milieux » dépasse le cadre physique et sous-entend qu'il y a interaction entre l'homme et la nature.

L'expression « gestion durable » renvoie à l'aménagement (pour mettre en valeur les atouts ou surmonter les contraintes) mais également à la préservation des milieux fragiles ou menacés. La durabilité implique une politique à long terme qui tient compte de l'environnement mais également des hommes et de leurs besoins.

Le cadre spatial est la « France » ce qui sous-entend le territoire métropolitain mais également les régions ultramarines.

#### Étape 2 Bâtir le plan

1) Les menaces	2) La nécessité de protéger les milieux	3) Les moyens mis en œuvre
a) L'anthropisation et ses conséquences : il n'y a plus de milieux « naturels » – milieux urbains – espaces agricoles et touristiques b) Les risques naturels et technologiques – risques climatiques – risques géologiques – risques technologiques	a) Des milieux variés : climat, relief, végétation b) Des milieux riches : la diversité des milieux est source de richesse pour l'économie (agriculture, tourisme, exploitation forestière)	a) Politiques de protection des milieux les plus vulnérables – les acteurs à différentes échelles – l'arsenal législatif b) Politiques de prévention des risques – objectif : limiter l'impact humain et financier des catastrophes – moyens : PPR, directive SEVESO

#### Étape 3 Rédiger la conclusion

• 1<sup>re</sup> partie : Les menaces qui pèsent sur les milieux en France sont à la fois liées aux risques naturels et à la forte anthropisation du territoire.

2<sup>e</sup> partie : Elles menacent des milieux naturels variés et sources incontournables de richesses pour l'économie...

3<sup>e</sup> partie : C'est pourquoi une gestion durable est essentielle et passe par des politiques de protection des milieux les plus vulnérables et des politiques de prévention face aux risques.

• Proposition de conclusion :

Les menaces qui pèsent sur les milieux en France sont à la fois liées aux risques naturels climatiques ou tectoniques, en particulier dans les territoires ultramarins, et à la forte anthropisation du territoire : il n'y a plus de milieu « naturel ». C'est une menace pour la France car ces milieux naturels variés sont des sources incontournables de richesses pour l'économie du pays. C'est pourquoi une gestion durable est essentielle et passe par des politiques de protection des milieux les plus vulnérables et des politiques de prévention face aux risques. Pourtant, on peut s'interroger sur l'efficacité de ces politiques locales, nationales ou européennes face à une menace qui est en fait planétaire et dont les solutions à long terme ne peuvent se trouver que dans une gouvernance internationale efficace.

### ANALYSE DE DOCUMENTS

p. 78-79

### Sujet 3 : Potentialités et contraintes des milieux tropicaux. Montrez que le milieu martiniquais présente des atouts et des contraintes et que les hommes tentent de valoriser les premiers en limitant l'effet des seconds.

#### Étape 1 Analyser le sujet

• Le terme « potentialités » est synonyme d'atouts, mis en valeur ou non. Les « contraintes » sont de plusieurs natures. Il s'agit des risques qui menacent le territoire martiniquais mais également les handicaps à sa mise en valeur.

Le terme « milieux » dépasse le cadre physique et sous-entend qu'il y a interaction entre l'homme et la nature.

• Le cadre spatial est celui de la Martinique, département ultramarin des Antilles françaises.

• L'enjeu est de mettre en évidence que, sur un même espace, se mêlent potentialités et contraintes. C'est une manière de nuancer la réflexion.

#### Étape 2 Lire et comprendre les documents

• Le premier document est une carte de synthèse dont la source est le Parc naturel régional de Martinique. Le deuxième est également une carte, extraite du PPR de la commune du Prêcheur. Alors que le document 2 émane d'un document officiel qui a force de loi dans les règlements d'urbanisme, le premier est une construction thématique visant à présenter les atouts et contraintes du milieu naturel sur le tourisme de l'île.

	Les atouts	Les contraintes	Les adaptations humaines
Doc. 1	– forêt tropicale – récif corallien – mangrove – alizés	– volcan actif – cyclones	– aménagement des littoraux – site de plongée – PNR – espaces gérés par le Conservatoire du littoral
Doc. 2	– littoral	– volcanisme – fortes pentes – inondations	– PPR : législation des périmètres de construction

• Les documents ne donnent pas lieu à polémique. Ils sont objectifs. L'exemple martiniquais est en effet généralisable aux autres îles des Antilles françaises (Guadeloupe, Les Saintes), à La Réunion, et, avec tout de même des spécificités locales, à la Polynésie française. Mais, au-delà des spécificités ultramarines (climat tropical et volcanisme), cette étude de cas est un bon exemple de la diversité des milieux français présentant à la fois, et dans le même espace, des atouts mais également des contraintes (littoraux, montagnes).

#### Étape 3 Bâtir le plan

Un corrigé est proposé p. 79 du manuel.

## Sujet 4 : De l'aménagement au ménagement des milieux : le cas de la Loire.

En analysant la carte, vous montrerez que les politiques d'aménagement du fleuve ont évolué et s'efforcent désormais de concilier valorisation et environnement.

### Proposition de plan :

- 1) Jusqu'au milieu des années 1990, une politique de la Loire : une ressource à aménager
  - a) un milieu anciennement anthropisé (villes, centre historique de la vallée de la Loire)
  - b) des aménagements pour protéger les hommes du danger du fleuve : digues, barrages
  - c) des aménagements pour valoriser la Loire en tant que ressource : usines hydroélectriques, centrale nucléaire, dragage et endiguement pour la navigation
- 2) Aujourd'hui, vers un ménagement du fleuve : un milieu naturel à préserver
  - a) on considère désormais le fleuve comme un patrimoine à préserver : paysage, écosystème
  - b) le résultat de l'action de nombreux acteurs : écologiques, État, Unesco
  - c) conséquences : fin des opérations d'aménagement (suppression de barrage) et politique de protection (périmètres classés, protection des poissons)

Conclusion : on a assisté à une inversion totale des priorités de la mise en valeur de la Loire.

## FICHE DE RÉVISION

p. 80-81

### ● Présentation

L'organisation de la fiche de révision a été l'objet d'une présentation dans la partie que le livre du professeur consacre au chapitre 1. L'essentiel, les schémas cartographiques et l'organigramme de révision répètent l'organisation de la réflexion, la démarche du chapitre 2 qui met en évidence les potentialités majeures offertes par le territoire français, puis insiste sur ses contraintes et s'achève sur la gestion durable des potentialités et des contraintes.

### Bibliographie

- J.-C. Gay, *L'outre-mer français en mouvement*, Paris, La Documentation française, 2002. [Documentation photographique n° 8031]
- G. Hugonie, *Les milieux naturels des Français*, Paris, Éditions du Temps, 2003.
- L. Laslaz, dir., *Atlas mondial des espaces protégés*, Paris, Autrement, 2012.
- Y. Veyret, *La France : milieux physiques et environnement*, Paris, Armand Colin, 2003.
- Y. Veyret, *Géographie des risques naturels en France*, Paris, Hatier, 2004.

### Sitographie

- Site des Parcs nationaux de France : [www.parcsnationaux.fr/](http://www.parcsnationaux.fr/)
- Site de la Fédération des parcs régionaux de France : [www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr/](http://www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr/)
- Site du Bureau de recherches géologiques et minières : [www.brgm.fr/](http://www.brgm.fr/)
- Site du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie : [www.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.developpement-durable.gouv.fr/)
- Site portail thématique dédié à la prévention des risques majeurs : [www.risquesmajeurs.fr/](http://www.risquesmajeurs.fr/)
- Site du Conservatoire du littoral : [www.conservatoire-du-littoral.fr](http://www.conservatoire-du-littoral.fr)

## Introduction

La France n'a jamais été aussi urbanisée : 5 Français sur 6 résident à l'intérieur ou en périphérie d'une agglomération urbaine. La ville, petite ou grande, dense ou étalée constitue le cadre de vie quotidien d'une écrasante majorité de Français : beaucoup s'y logent, bien sûr, ou quand ils n'y résident pas, les fréquentent pour travailler, se divertir ou consommer. Simultanément, les urbains colonisent les campagnes au point d'en faire des espaces économiquement, culturellement ou fonctionnellement dépendants du monde des villes. La mondialisation et les transformations du capitalisme contemporain renforcent le pouvoir des grandes villes qui se sont imposées comme les principaux lieux d'impulsion et de développement économique à partir desquels sont redistribuées les richesses. C'est dire si le chapitre consacré aux villes occupe une place centrale dans le programme qui invite à relier dynamiques du territoire français et mondialisation. En même temps, la question urbaine se pose sous un nouveau jour. L'urbanisation n'est plus alimentée par l'exode rural mais progresse par étalement. Le desserrement résidentiel, et à une moindre échelle, celui des emplois, contribue à étendre les espaces urbanisés et leur confère une structure nettement polycentrique. En conséquence, les villes recèlent aujourd'hui une grande diversité d'espaces urbains (centre historique, péri-centres, banlieues, nouvelles centralités, espaces périurbains) qui forment autant de « milieux » différents et habités, qu'il n'est pas toujours aisé de décrire. L'opposition rural/urbain paraît à bien des titres obsolète, dépassée par les processus de péri- et de rurbanisation (cours 4) qui rendent toujours plus pertinente une lecture en gradient, du cœur des grandes métropoles vers les campagnes les plus enclavées.

La place qu'occupent les villes dans la France d'aujourd'hui, explique que s'y pose – et s'y décline – un large spectre d'enjeux sociétaux : les questions de développement économique et de compétitivité des territoires portées notamment, mais pas seulement, par les grandes métropoles ; les questions environnementales liées à l'étalement urbain et aux mobilités ; les questions sociales liées au renforcement des inégalités et aux risques de sécession urbaine ; la question de la gouvernance et de l'efficacité des politiques publiques.

L'accent a été mis dans ce chapitre sur les nouvelles clés de lecture au détriment des aspects plus classiques abordés dans les manuels.

## OUVERTURE

p. 82-83

### Un nouveau centre près de Nantes à Saint-Herblain : Atlantis (Loire-Atlantique)

La photographie d'ouverture permet d'aborder quelques traits saillants de l'évolution des villes françaises contemporaines : la dilution de la frontière entre le rural et l'urbain, la logique d'étalement des résidences (zones pavillonnaires) et des activités (grandes surfaces commerciales, emprises autoroutières), la spécialisation des espaces urbains (résidences, activités, circulations, campagnes agricoles ou récréatives), mais aussi et surtout, l'évolution polycentrique. Située en lisière d'agglomération, la zone commerciale d'Atlantis accueille en effet près de 3 500 salariés et 12 millions de visiteurs par an. Elle constitue, par son activité et son intense fréquentation, un exemple emblématique de nouvelle centralité, que l'on retrouve suivant des tailles variables, mais de manière très uniforme, dans toutes les agglomérations urbaines. Aux côtés des enseignes habituelles (Ikea joue ici le rôle de locomotive), on y trouve deux multiplexes, des restaurants, des salles de spectacles, des équipements sportifs, bref, un grand nombre de services qui expliquent le rôle croissant qu'exercent ces nouveaux centres, tant dans l'organisation de nos vies quotidiennes que dans le fonctionnement de l'espace urbain. Cet espace incarne également un urbanisme conçu par et pour l'automobile (rocade, parkings) et permet d'aborder la question des mobilités.

## CARTE 1

p. 84-85

### Mouvements de population et urbanisation

#### Décrire

• Les 100 premières aires urbaines connaissent des évolutions contrastées qui traduisent en premier lieu un « effet régional » : celles du Centre-Est, du Sud et du Grand Ouest connaissent une croissance plus élevée que celles localisées au Nord et à l'Est qui pâtissent généralement d'un fort déficit migratoire (crise industrielle, déficit d'image). Illustrant le phénomène de métropolisation, la croissance va également aux grandes villes dont le dynamisme – quoiqu'inégal – est en règle générale plus vigoureux que dans les villes de second rang, surtout si l'on rapporte les taux de croissance aux masses de population. Ainsi, même avec un taux de croissance modéré, Paris (11,8 millions) demeure toujours l'aire urbaine qui contribue le plus à la croissance nationale. Parmi les grandes aires urbaines, certaines connaissent une croissance remarquable (Toulouse, Montpellier, Rennes) qui traduit à la fois leur forte vitalité économique et leur capital-image, sources d'attractivité. Les aires urbaines de taille moyenne (inférieure à 100 000 hab.) présentent un destin plus inégal : en croissance dans les régions dynamiques et/ou à proximité des grandes métropoles (effet de redistribution), elles sont atones ou en déclin dans les espaces enclavés (Massif central) ou dans les foyers industriels en crise, en particulier au Nord (bassin houiller) et à l'Est (Montbéliard).

• Malgré leur dynamisme, le rattrapage des métropoles régionales est lent et Paris domine toujours par sa masse l'horizon urbain français.

• La carte de l'évolution des densités montre, à une échelle plus locale, une logique généralisée de desserrement urbain lié au processus de périurbanisation qui tient à l'installation, dans les campagnes proches des villes, de ménages avec enfants. Partout les couronnes périurbaines sont en forte croissance, formant un développement en auréole, en corridor (sillon alpin) ou en façade (Vendée). Remarquons toutefois que la croissance des périphéries, depuis 1999, ne se fait plus au détriment de la ville-centre (rares sont celles qui perdent encore des habitants) et que le différentiel de croissance entre les couronnes est moins fort qu'il ne fût. Malgré tout, les villes poursuivent leur desserrement. L'urbanisation du territoire, jadis alimentée par l'exode rural, relève aujourd'hui d'un processus d'expansion spatiale qui se caractérise par l'annexion de petites villes ou de communes rurales aux espaces agglomérés. Le zonage en aire urbaine, défini par l'INSEE en 1995, vise précisément à décrire et à mesurer cette logique centrifuge de l'urbanisation contemporaine.

#### Passer au cours

Quelles sont les modalités de l'urbanisation contemporaine ? Comment se manifeste le desserrement urbain et qu'est-ce qui l'explique ? (Cours 1)

Pourquoi la population se concentre-t-elle au sein des aires urbaines ; dans celles de grande taille et dans quelques-unes particulièrement dynamiques ? (Cours 2)

## CARTE 2

p. 86-87

### Les métropoles françaises dans l'Europe des villes

#### Décrire

• L'intégration européenne favorise l'intensification des flux de personnes, de marchandises, de capitaux et d'informations entre les villes d'Europe et participe à l'affirmation d'un réseau urbain européen. Comment les villes françaises s'y insèrent-elles ? Paris joue, en matière d'europanisation et plus largement d'internationalisation, un rôle monopolistique. C'est la seule ville française présentant les attributs et le rayonnement d'une métropole mondiale au vu des critères habituels : sièges sociaux des FMN, nombre de banques internationales, foires et congrès internationaux, équipements et rayonnement culturels, attractivité touristique, trafic aéroportuaire, etc. L'héritage histo-

rique de la centralisation et la boucle vertueuse du capitalisme métropolitain décrite par P. Veltz expliquent en grande partie ce système hégémonique que l'on ne retrouve qu'en Grande-Bretagne.

- Cette spécificité explique la position ambiguë de la France dans l'Europe des villes. Elle apparaît, par certains aspects, en marge de la mégalopole européenne, cet ensemble densément urbanisé qui relie de Londres à Milan quelques grandes capitales européennes : Amsterdam, Bruxelles, Francfort, Munich ou Stuttgart. En même temps, Paris constitue, avec Londres, le premier centre directionnel européen. La capitale est au cœur du système urbain européen et constitue le principal point d'accès à l'Europe des villes – et plus largement au système-monde – pour l'ensemble du territoire français. La constitution d'un réseau LGV européen, à partir de la France, renforce la place de Paris dans l'archipel urbain européen.

- Les métropoles régionales françaises, comparées aux métropoles allemandes, italiennes ou espagnoles, ont un rayonnement international limité et relativement inégal. Alors que Lyon, Marseille, Toulouse (Airbus) ou Strasbourg (Parlement européen) présentent des fonctions européennes, d'autres grandes villes (Bordeaux, Nantes) ont un rayonnement européen plus réduit. Dans un contexte de concurrence entre les territoires pour la captation des fonctions métropolitaines et des richesses, à des échelles toujours plus étendues, les métropoles régionales françaises tentent de pallier leurs faiblesses en développant des stratégies territoriales visant à accroître leur rayonnement européen, comme l'indiquent les noms de quelques grands projets d'aménagements : Euromédecine à Montpellier, Euralille à Lille, Euroméditerranée à Marseille.

Si l'on prend en considération des critères d'européanisation moins sélectifs, comme le solde des étudiants Erasmus, les villes françaises semblent mieux insérées dans l'Europe des villes y compris lorsqu'elles sont de plus petite taille (Montpellier, Rennes, etc.) (N. Cattan, 2009).

#### Passer au cours

Comment les villes françaises s'insèrent-elles dans l'Europe des villes ? (Cours 2)

Quels sont les effets de l'intégration européenne et de l'internationalisation sur le système urbain français ? (Cours 2)

## COURS 1

p. 88-89

### Une France toujours plus urbanisée

#### ● Présentation

Le cours 1 est centré sur les formes actuelles très diversifiées de l'urbanisation du territoire français métropolitain et sur les principaux facteurs des dynamiques spatiales observées. Le cas spécifique de l'urbanisation des territoires ultramarins est abordé au chapitre 5 p. 184.

La photographie (nord en haut) de l'agglomération de Nîmes (doc. 1) permet d'observer la structuration du tissu urbain : centre historique dense autour des arènes, délimité par les voies de chemin de fer (à l'est) et les grands boulevards. Au-delà, habitat collectif (immeubles et grands ensembles) puis habitat individuel dans des espaces verdoyants à la périphérie.

Doc. 2 : Un pôle urbain est une unité urbaine (ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti et comptant plus de 2 000 habitants) offrant au moins 5 000 emplois.

Le texte (doc. 3) interroge l'élève sur la durabilité de la périurbanisation en raison de la consommation énergétique plus importante des périurbains. Cette réalité doit être associée aux conséquences de l'étalement urbain et à la distance de plus en plus élevée entre les anciens noyaux villageois et les extensions pavillonnaires les plus récentes.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Doc. 1 : Rechercher le plan de Nîmes sur Internet et faire un schéma de repérage des principaux bâtiments et des infrastructures de la ville. Observer la continuité ou non du bâti.

Doc. 2 et repère A : Quelles sont les composantes de l'espace à dominante urbaine selon l'INSEE ? Comment expliquer les variations des densités urbaines de population ?

Doc. 3 : Les populations périurbaines sont-elles plus énergivores que celles du pôle urbain ? Classez les arguments énoncés dans le texte et complétez-les par vos pratiques urbaines.

## EXEMPLE 1

p. 90-91

### Toulouse est-elle un exemple de l'urbanisation de la France ?

#### ● Présentation

À l'échelle locale, l'étude d'une ville ne peut plus se limiter à son agglomération tant les relations économiques, sociales et culturelles sont étroitement associées aux espaces périphériques résidentiels (logements) et fonctionnels (zones d'activités, lieux de services ou de production) qui l'entourent (doc. 2, 3 et 4). Selon la définition complète de l'INSEE, une aire urbaine est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales (moins de 2 000 habitants) ou des unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidante ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine est donc délimitée par l'INSEE selon l'importance des déplacements domicile-travail des navetteurs (doc. 1 et 3, cartes p. 84 et p. 96).

L'aire urbaine de Toulouse est représentative des dynamiques urbaines des métropoles régionales. La commune de la ville-centre, au territoire plus étendu (118 km<sup>2</sup>) que la ville de Paris (105 km<sup>2</sup>), comptait 370 000 habitants en 1968, 348 000 en 1982 et 438 000 en 2007. Bien que celle-ci accueille une part significative de la croissance démographique, l'étalement urbain se poursuit (docs 1, 3 et 4). Pour 1968 et 1982, l'aire urbaine a été définie selon les critères utilisés par l'INSEE depuis 1996 (doc. 1).

#### ● Réponses aux questions

1. La croissance de l'aire urbaine de Toulouse s'effectue par une extension spatiale du pôle urbain et de la couronne périurbaine qui déborde sur les départements voisins en 2007. Le poids démographique de celle-ci est renforcé : de près de 20 % des habitants de l'aire urbaine en 1968 à près de 25 % en 2007.

2. Entre 1988 et 2005, le bourg s'est agrandi par de nombreuses constructions de maisons autour du centre (a.) et le long des routes. La construction d'un échangeur autoroutier (c.) a favorisé la mise en place d'une plateforme logistique de niveau international (b.) entre l'autoroute et la voie ferrée et permet une accessibilité rapide au pôle urbain toulousain.

3. La croissance spatiale rapide de Toulouse s'explique par l'implantation d'un pôle aérospatial d'importance nationale et européenne après 1945. Il a eu un effet d'entraînement sur les activités universitaires et économiques installées à la périphérie de la ville-centre. La population a augmenté et l'aire urbaine attire toujours de nouveaux arrivants.

4. Cet étalement urbain entraîne un allongement et une intensification des déplacements, un renforcement des infrastructures de transport routier (priorité donnée à l'automobile dans le périurbain) et des risques urbains accrus par la proximité entre quartiers résidentiels et établissements industriels (explosion de l'usine AZF).

**BILAN.** L'aire urbaine de Toulouse est un territoire attractif pour les activités les plus diversifiées et pour les populations à toutes les échelles spatiales. Ce dynamisme s'explique par ses fonctions de métropole régionale de dimension européenne centrée sur le technopôle de l'aérospatial dans un environnement favorisé par l'héliotropisme. La question des déplacements urbains et des risques technologiques reste toujours préoccupante.

## COURS 2

p. 92-93

### Une France fortement métropolisée

#### ● Présentation

Le cours 2 vise à expliciter les effets de la mondialisation sur le système urbain français, défini comme un ensemble structuré et hiérarchisé de villes. Sont abordées à la fois les permanences (l'hégémonie parisienne et la faiblesse historique des métropoles régionales) mais également les inflexions récentes : amplification du rôle mondial de Paris, rattrapage des métropoles régionales, intensification des liens avec la capitale (formation d'un archipel métropolitain incarné par le TGV), développement des relations de province à province et des connexions « directes » à l'échelle européenne. Le document 1 per-

met d'aborder la métropolisation du territoire à travers son principal indicateur, les cadres des fonctions métropolitaines, définis par l'INSEE comme les actifs à fort niveau de qualification travaillant dans les secteurs clés de l'économie contemporaine et participant à l'encadrement des territoires (art, banque, assurance, commerce, gestion, information, informatique, recherche, services aux entreprises, télécommunications, transports). La carte fait ressortir le rôle directionnel de Paris mais aussi le rattrapage des sept grandes métropoles régionales (Lyon, Toulouse, Aix-Marseille, Lille, Bordeaux, Nantes et Strasbourg) et le dynamisme de quelques grandes villes aux fonctions régionales incomplètes mais à fort développement technopolitain (Grenoble, Montpellier, Rennes). La photographie (doc. 2) illustre le renforcement des fonctions directionnelles au sein des métropoles régionales, ici par la livraison en 2010 d'une nouvelle tour de bureau dans le quartier d'affaires de la Part-Dieu, édifié en 1968. Cet exemple peut être mis en regard avec l'expansion du centre d'affaires de Lille (doc. 3 p. 95) ou la création d'un centre d'affaires au cœur de Marseille (doc. 1 p. 145). Ces grands projets illustrent les stratégies de développement et de rayonnement métropolitains portées par les acteurs locaux mais aussi la pression qu'exerce le développement des activités de haut niveau sur l'immobilier d'entreprise. Le document 3 permet d'aborder une autre dimension de la métropolisation : son inscription dans le quotidien des habitants et son vécu.

### ● Proposition d'activité pédagogique

Objectif : comprendre l'organisation d'un centre d'affaires.

Rechercher sur Internet le plan de la Part-Dieu. Retrouver les principales activités présentes dans le quartier. Les trier. Faire un schéma de synthèse représentant les principaux bâtiments, les équipements collectifs et les principales activités, en utilisant des figurés adéquats.

## EXEMPLE 2

p. 94-95

### Lille est-elle un exemple de la métropolisation de la France ?

#### ● Présentation

Pour comprendre et illustrer les liens entre métropolisation, intégration européenne et mondialisation, Lille constitue un cas d'école dont on peut exploiter diverses facettes. On peut d'abord resituer la métropole dans son contexte français et européen : avec l'ouverture des frontières et l'intensification des liens entre les pays de l'Europe de l'Ouest, Lille a vu sa situation, initialement périphérique, s'améliorer nettement. Sa position transfrontalière et sa situation au cœur de l'Europe constituent désormais de solides atouts et des leviers du développement métropolitain. Celui-ci se traduit par le déclin des activités traditionnelles (textile), la requalification des friches et le développement de nouvelles activités, dont beaucoup relèvent du tertiaire supérieur (doc. 4). Ce renouveau fût également incarné par la constitution d'un centre d'affaires (Euralille) autour de la gare LGV, conçu dans les années 1990, dont l'expansion est programmée (secteur 2) et se réalise aujourd'hui vers le sud (doc. 3). L'exemple de Lille permet enfin d'aborder plus spécifiquement la question posée par l'urbanisation transfrontalière. La conurbation, comme la région urbaine, s'étend sur la France et la Belgique, faisant naître une seule et même organisation fonctionnelle et un espace vécu (D. Paris, *La France, une géographie urbaine*, p. 110). Cette situation fait naître des problématiques d'aménagement spécifiques et implique la mise en œuvre d'une gouvernance transfrontalière que « l'Eurométropole » (Instance de coopération urbaine transfrontière) semble vouloir incarner.

#### ● Réponses aux questions

**1.** Lille concentre des fonctions métropolitaines et des grands équipements qui jouent un rôle structurant à l'échelle régionale (Nord-Pas-de-Calais) : un CHRU, plusieurs pôles universitaires, un quartier d'affaires, divers secteurs de bureaux accueillant des sièges sociaux et des services aux entreprises. Par ailleurs, Lille dispose d'une gare LGV et se situe entre Londres, Paris et Bruxelles, au centre d'une étoile ferroviaire à grande vitesse.

**2.** Euralille est un centre d'affaires construit autour de la gare LGV. Il présente un centre commercial de rayonnement régional, un palais

des Congrès accueillant des événements internationaux, le siège du pouvoir régional (hôtel de région), des tours de bureaux dédiées aux activités relevant du tertiaire supérieur. Des équipements publics (parc, places, casino) agrémentent le quartier où le tramway assure sa connexion au reste de la métropole. Les fonctions de commandement présentes et le recours à une architecture prestigieuse (centre commercial signé Jean Nouvel, palais des Congrès signé Rem Koolhaas) montre que cette opération d'aménagement a été pensée comme une vitrine du renouveau et du rayonnement par les acteurs lillois.

**3.** Le renforcement de l'accessibilité ferroviaire, la requalification des friches, le développement de parcs d'activités et de bureaux, la constitution et l'expansion du centre d'affaires, la coopération transfrontalière impulsée par les acteurs locaux (rôle historique de Pierre Maurois) sont autant de marques d'une stratégie de développement métropolitain.

**4.** L'ambition internationale de Lille passe par la promotion de l'Eurométropole. Succédant à la COPIT, elle constitue une instance de coopération transfrontalière impulsée par les acteurs lillois qui vise à coordonner les politiques de développement et d'aménagement à l'échelle d'une métropole très étendue, polycentrique, tri-culturelle et binationale.

**BILAN.** Lille présente d'importantes fonctions métropolitaines que les acteurs locaux cherchent à renforcer en requalifiant ses espaces en crise, en multipliant les projets d'aménagement dans divers domaines (économie, transport, culture), mais également en adaptant les cadres institutionnels aux nouvelles dimensions et au fonctionnement transfrontalier de la métropole.

## CARTE 3

p. 96-97

### Mouvements de population et fractures sociales et spatiales

#### Décrire

• La carte des déplacements domicile-travail en 2006 livre une bonne image du fonctionnement des villes contemporaines. Ces navettes alternantes traduisent principalement la dissociation entre l'emploi (localisé principalement dans les villes-centres et les proches banlieues) et la résidence qui se desserre au profit des campagnes en conséquence du processus de périurbanisation. L'ampleur des navettes est plus importante dans les grandes villes, notamment à Paris, où l'accession en maison individuelle se fait à grande distance du centre, dans un rayon de 80 à 120 km, aux franges de l'Île-de-France, voire au-delà. Elle est moindre dans les villes petites ou moyennes car la pression démographique et immobilière y est plus faible. Les navettes domicile-travail révèlent également l'organisation de plus en plus polycentrique des grandes aires urbaines : c'est particulièrement net à Marseille, à Lille ou à Lyon qui forment des régions urbaines composées de plusieurs pôles. Secondairement, la carte montre l'interpénétration croissante, à l'échelle régionale, des bassins d'emploi (Alsace, Loire-Mayenne, Grand Ouest) mais aussi les mobilités domicile-travail à plus longue distance permises par le réseau LGV ou les dessertes aériennes régulières. La carte permet ainsi de montrer la forte intensité des relations urbaines aux échelles locale, régionale et nationale.

• Le cartogramme des revenus annuels médians livre plusieurs enseignements. Le fond de carte, de type anamorphique (les surfaces sont proportionnelles au nombre d'habitants) montre la place qu'occupent les aires urbaines, et surtout les plus grandes d'entre elles, dans l'organisation de l'espace français : la macrocéphalie parisienne, le poids des grandes villes mais aussi des aires urbaines de plus petite taille qui maillent régulièrement le territoire apparaissent nettement : la France d'aujourd'hui est une France urbaine !

• La cartographie du revenu médian offre quant à lui une double lecture. Il montre clairement que la hiérarchie des revenus et, plus globalement, la hiérarchie sociale des territoires, suit un gradient d'urbanité, du cœur des grandes villes vers les campagnes les plus enclavées, en passant par les banlieues, le périurbain, les villes moyennes et les petites villes. Ainsi, à l'échelle nationale, les territoires métropolitains sont incontestablement les plus riches et les espaces ruraux, moins privilégiés. Cependant, le zoom sur les grandes aires urbaines qu'autorise le cartogramme, permet de nuancer fortement ce schéma général. Dans le détail, les territoires urbains (centre, banlieue, périurbain) recouvrent

de profondes inégalités et apparaissent particulièrement fragmentés. Le schéma d'opposition classique (est/ouest) se retrouve encore (Paris, Lyon). Il peut toutefois être gommé par un processus de gentrification avancé ou, à l'inverse, par le maintien en ville des catégories populaires (Montpellier, Perpignan, Marseille). Les premières couronnes sont globalement plus aisées que les centres urbains (qui demeurent, par inertie, plus divers socialement) : ainsi voit-on apparaître autour des centres un liseré rouge que J. Lévy appelle « l'anneau des seigneurs ». Mais, là encore, ces premières couronnes accueillent des poches de pauvreté (les ZUS) et les revenus médians peuvent y varier du simple au triple suivant les communes. Le périurbain accueille plutôt des ménages aux revenus moyens, mais qui décroissent fortement avec la distance à la ville. La carte permet au final de montrer que les formes de la ségrégation urbaine obéissent à plusieurs logiques et se sont complexifiées.

#### Passer au cours

En quoi les mobilités domicile-travail traduisent-elles une expansion des espaces urbanisés et le dépassement de l'opposition ville/campagne ? (Cours 3)

Quels sont les facteurs de la fragmentation urbaine ? Quels problèmes suscite-t-elle ? (Cours 4)

## COURS 3

p. 98-99

### Les espaces ruraux : nouveaux territoires de l'urbain

#### ● Présentation

La métropolisation du territoire (cours 2 p. 92-93) et la généralisation du processus de périurbanisation (doc. 2) exercent une pression sans précédent sur les territoires ruraux déjà fragilisés par les mutations de l'agriculture. Désormais, peu d'espaces ruraux échappent au champ de l'urbain si ce n'est dans certains périmètres en déshérence (doc. 2 p. 100).

La carte 1 adapte et simplifie une carte élaborée par la DATAR (*Quelle France rurale pour 2020 ?*, La Documentation française, 2003). Le commentaire géographique détaillé a été développé par P. Piercy, *La France, le fait régional*, Hachette, 2009 p. 65-66). Trois types de campagne sont distingués. Les campagnes en périphérie urbaine sont en partie comprises dans l'espace à dominante urbaine du zonage de l'INSEE. Les campagnes les plus fragiles sont les espaces agricoles peu denses et vieillissent et les campagnes ouvrières marquées par la désindustrialisation et le vieillissement de la population. De nouvelles campagnes émergent transformées par les dynamiques touristiques, résidentielles et agricoles. Cette carte est à croiser avec celles de la page 59 sur la gestion des milieux naturels et de la page 137 sur les espaces agricoles français dans la mondialisation.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Doc. 1 : en suivant l'ordre de la légende, localiser les principaux types d'espaces ruraux et donner à chacun quelques éléments d'explication à l'aide des cartes p. 59 et 137.

Doc. 2 : pourquoi un espace périurbain est-il qualifié d'espace hybride ?

Doc. 3 : pourquoi les mots « ville » et « campagne » ne correspondent-ils pas à la même réalité géographique pour le cantonnier et l'intermittent du spectacle ? Et pour vous, qu'en est-il ?

## EXEMPLE 3

p. 100-101

### Le Massif central est-il représentatif des nouvelles formes de développement des espaces ruraux ?

#### ● Présentation

Le Massif central peut être perçu (par les élèves, mais pas uniquement) comme une moyenne montagne agricole, marginalisée, en grande partie enclavée et vieillissante. Pourtant cet espace à dominante rurale a très tôt été transformé par les révolutions industrielles (mines, chemins de fer, hydroélectricité, pneumatiques), agricoles (spécialisation : élevage-fromage) et touristiques (thermalisme, tourisme familial et populaire). Il a des liens anciens avec Paris et les villes proches : Lyon, Montpellier, Toulouse, Orléans... Actuellement, la logique de péri-

phérie plus ou moins intégrée est en cours (quadrillage autoroutier, parcs touristiques à thèmes, festivals, installation de retraités français et étrangers). On assiste à une fragmentation des territoires du Massif central en fonction de leur plus ou moins grande intégration aux dynamiques urbaines actuelles françaises et européennes.

#### ● Réponses aux questions

1. L'ensemble des aires urbaines est important mais ne domine pas en superficie le Massif central.

2. La carte renseigne sur l'évolution de la population des villes de moins de 20 000 habitants entre 1999 et 2006. La population augmente dans les villes touristiques (Figeac, Villefranche-de-Rouergue), et les villes situées en couronne périurbaine ou à proximité d'une autoroute (rôle de l'accessibilité). La population diminue surtout dans les petites villes de l'espace à dominante rurale.

3. Aurillac tente de redynamiser son territoire en développant des activités culturelles et touristiques notamment depuis 1986 avec le Festival international de théâtre de rue en août. Ailleurs, on assiste au développement du tourisme de court séjour et d'étape pour une clientèle française et européenne. Exemples : Vulcania, festival de musique sacrée de la Chaise-Dieu, festival du court-métrage à Clermont-Ferrand.

4. 82 % des visiteurs (source Vulcania, 2010) viennent de l'extérieur de l'Auvergne, essentiellement en utilisant les autoroutes A71, A75 et A89.

5. On peut relever deux types de territoires ruraux aux évolutions opposées : ceux qui sont touchés par la désertification et ceux qui sont revitalisés par le tourisme et les activités de loisirs.

**BILAN.** Si certains territoires du Massif central sont touchés par la désertification et l'abandon, cette moyenne montagne n'est pas en marge de la France urbaine. Elle est de plus en plus accessible et devient, au XXI<sup>e</sup> siècle, une périphérie résidentielle et de loisirs pour les populations urbaines des régions voisines et européennes à la recherche d'espaces de détente et de dépassement (chaîne des Volcans, ruralité, patrimoine). Les chefs-lieux de département et le réseau des petites villes, à l'équilibre fragile, structurent cet ensemble régional.

## COURS 4

p. 102-103

### Des espaces urbains socialement et spatialement fragmentés

#### ● Présentation

Le cours 3 aborde les principaux aspects de la nouvelle question sociale urbaine. Les mutations économiques contemporaines (désindustrialisation, crise structurelle, précarisation), la métropolisation des fonctions directionnelles et des actifs qualifiés, les tensions immobilières induites, mais aussi les mécanismes de distinction et d'entre-soi accentuent les mécanismes de ségrégation : pour décrire l'étiologie des liens et le durcissement des frontières spatiales entre les groupes sociaux, les géographes emploient le terme de fragmentation. Le cours décrit ses principales manifestations (gentrification, périurbanisation, relégation), évoque le débat qu'elle suscite (peut-on parler de sécession urbaine ?) et les politiques publiques menées pour préserver la cohésion urbaine reconsidérée aujourd'hui par les pouvoirs locaux non seulement comme une exigence morale mais comme un gage de compétitivité.

La carte 1 permet d'analyser en détail la gentrification du centre de Paris et montre qu'il s'agit d'un processus spatio-temporel de conquête des quartiers historiquement populaires par les catégories aisées, à partir des beaux quartiers.

Le document 2 présente un ensemble résidentiel fermé comme il en existe de nombreux en France. Il permet d'identifier les dispositifs de fermeture (mur, portail automatique, digicode et visiophone), d'expliquer les logiques sécuritaires qui les sous-tendent (souvent davantage utilisées par les promoteurs comme argument commercial que réellement recherchées par les habitants) et d'en présenter les limites : il ne s'agit pas d'une *gated community* à « l'américaine » au sens où aucun équipement collectif n'apparaît privatisé.

Le document 3 présente les facteurs de ségrégation, en insistant aussi bien sur le rôle du marché du logement et des prix, que sur les tensions séparatistes (entre-soi) qui alimentent le processus.

## ● Proposition d'activité pédagogique

Il est possible de proposer une réflexion à partir d'une aire urbaine. Recherchez sur Internet des données spatialisées sur la composition socioprofessionnelle, les revenus moyens ou le potentiel fiscal des communes, si possible à une échelle fine (Iris, arrondissements). Aidez-vous d'une carte topographique au 1/25 000<sup>e</sup> pour mieux vous repérer. Identifiez les quartiers aisés, populaires ou ceux occupés par les classes moyennes. Faites un schéma de synthèse.

Quelles formes spatiales prend la ségrégation urbaine dans l'aire urbaine considérée ?

Quels peuvent être les éléments explicatifs ?

## EXEMPLE 4

p. 104-105

### Peut-on réduire la fracture urbaine à Lyon ?

#### ● Présentation

Par sa taille, sa tradition industrielle et son rôle dans l'immigration post-coloniale, la métropole lyonnaise fournit un condensé des inégalités urbaines et des enjeux de cohésion sociale posés dans les grandes villes aujourd'hui. Le dossier permet premièrement d'aborder la vigueur des contrastes sociaux (doc. 4), ses principaux indicateurs (docs 2 et 4) ainsi que ses différentes formes (docs 1 et 2). Le modèle de la ville à trois vitesses décrit par J. Donzelot (gentrification, périurbanisation, ghettoïsation) peut servir de cadre explicatif mais doit aussi être discuté : tous les quartiers populaires, par exemple, ne présentent pas le même degré de sensibilité. Le dossier permet en second lieu de présenter la politique de la ville dont Lyon a été le berceau, après les émeutes des Minguettes en 1981.

Le document 1 permet de décrire la superposition des zonages (croissant avec la sensibilité du quartier) et la diversité des moyens d'actions déployés : développement économique (Zone de revitalisation urbaine et Zone franche urbaine), action sociale (Contrat urbain de cohésion sociale), urbanisme (projets ANRU). Il permet d'en poser les limites : enchevêtrement et complexité des procédures, résultats discutés.

Le document 3 illustre l'orientation récente de la politique de la ville : politique de rénovation urbaine initiée par J.-L. Borloo en 2004 et présentée comme le chantier du siècle. L'enchaînement des trois photographies (doc. 3) du quartier de la Duchère montre qu'il s'agit essentiellement de « normaliser » le « quartier » en agissant radicalement sur le cadre bâti (démolition des barres). Il s'agit ensuite de diversifier les formes d'habitat (petit collectif, individuel), les populations résidentes et les activités. Cette politique ambitieuse pose néanmoins quelques problèmes : baisse des crédits dévolus à la cohésion sociale, difficultés de relogement.

#### ● Réponses aux questions

**1.** La ségrégation urbaine, à Lyon, est particulièrement vive. En 2005, la médiane des revenus fiscaux variait suivant les communes de un à trois et le taux de chômage de un à dix. Certaines communes accueillent des populations aisées, voire très aisées, très majoritairement propriétaires, principalement à l'ouest, quand d'autres communes accueillent beaucoup de ménages pauvres ou modestes plutôt locataires de leur logement, essentiellement à l'est.

**2.** Les trois espaces ont des profils sociospatiaux distincts. Vaulx-en-Velin, située dans la banlieue est de Lyon abrite plusieurs quartiers de grands ensembles et se caractérise par une part importante de locataires, de ménages non-imposés, de non-diplômés et présente un fort taux de chômage. La part des ménages non-motorisés, plus faible que dans le centre de Lyon est toutefois assez forte pour une commune de banlieue où l'usage de la voiture est prédominant et généralement nécessaire. Le premier arrondissement, au centre de Lyon, offre un tout autre visage. L'accès direct au centre et aux transports en commun explique la faible motorisation des ménages (moins de la moitié). Si la part des locataires est aussi élevée qu'à Vaulx-en-Velin, les ménages sont davantage diplômés, plus aisés et moins exposés au chômage. Il s'agit toutefois d'un arrondissement en cours de gentrification et les indicateurs sociaux ne sont pas aussi « bons » que dans le sixième arrondissement voisin, figure du beau quartier. Thurins est assez représentatif des communes périurbaines. La part des ménages sans voiture

est très faible car la vie périurbaine dépend de l'automobile. La part des propriétaires est, par contre, très élevée. Le taux de chômage est quasi nul et les populations, solvables, sont de conditions moyennes.

**3.** Les quartiers concernés par la politique de la ville sont principalement situés à l'est de l'agglomération. La multiplication des périmètres d'intervention traduit la diversité des moyens d'action déployés (CUCS, ZRU, ZFU, ANRU). La superposition plus ou moins importante des périmètres exprime quant à elle l'inégale sensibilité des quartiers.

**4.** Le renouvellement urbain à La Duchère consiste à détruire des grandes barres d'immeubles, remplacées par des petits collectifs, des résidences de standing, de l'individuel mitoyen, des équipements publics, un parc public, mais aussi des avenues paysagées. Il s'agit pour les pouvoirs publics, en améliorant le cadre bâti, de normaliser cet espace et de le revaloriser à la fois socialement et économiquement.

**BILAN.** À Lyon, les pouvoirs publics mènent un grand nombre d'actions pour réduire la fragmentation urbaine : développement économique des quartiers, action sociale, travaux de rénovation urbaine visant à changer l'image des quartiers. Malgré la multiplicité des actions entreprises et des zonages établis, les inégalités urbaines demeurent particulièrement fortes (doc. 4) et la dissymétrie entre l'est et l'ouest lyonnais demeure d'une grande actualité (doc. 1).

## MÉTHODE 1

p. 106

### Analyser des publications

#### Sujet : Le choix du tramway et du vélo à Bordeaux

##### 1. Situer et définir

• Face aux enjeux climatiques, la ville de Bordeaux a adopté en décembre 2008, un Agenda 21. Partie intégrante de cet Agenda 21, le plan éco-mobilité voté en janvier 2010, envisage de révolutionner les transports dans la ville de Bordeaux.

• Le document 1 est la couverture de ce plan. Il présente, à travers des dessins, la diversité des modes de transport en milieu urbain.

Le document 2 est un plan au 1/17 000<sup>e</sup> de la ville de Bordeaux, de l'éditeur cartographique Blay Foldex : ce plan de ville présente les stations de vélos en libre-service, disponibles depuis le 22 février 2010.

##### 2. Décrire et analyser

• Aux modes de « transport dur » (polluants), tels la voiture, la moto ou la mobylette s'opposent les modes de « transport doux », c'est-à-dire économes en énergie : le tramway en fait partie car il utilise l'énergie électrique mais aussi le vélo, la trottinette, le skate et le roller sans oublier la marche à pied. Les véhicules électriques font aussi partie des modes de transport peu polluants.

• Le développement rapide de la vente de véhicules individuels mais aussi la concurrence des bus favorisés par les pouvoirs publics ont entraîné la disparition progressive des tramways dans la plupart des villes françaises entre la fin des années 1930 et les années 1950. En effet, les bus ne nécessitent pas d'infrastructures spéciales car ils empruntent la chaussée existante. Dans les années 1950, il n'y a pas assez de place pour que voitures individuelles, tramways et bus coexistent. Le choc pétrolier de 1973 et les problèmes croissants de congestion urbaine et de pollution entraînent en France une réorientation des politiques de déplacement en ville. Le tramway redevient un symbole de modernité car il est moins polluant (n'utilise pas du pétrole mais l'électricité). Le tramway est aussi réputé plus économique, plus silencieux et plus confortable (moins de vibrations) que le bus. Sa construction coûte trois fois moins cher au kilomètre qu'une ligne de métro. Il permet de réinventer l'espace urbain (parkings-relais pour éviter l'utilisation de la voiture individuelle). L'espace utilisé par l'automobile est ainsi généralement réduit et l'installation d'un tramway s'accompagne d'un vaste plan de rénovation urbaine, d'une image plus séduisante de la ville, ce qui favorise le tourisme, et d'un changement des comportements dans les modes de transport urbains.

• Bordeaux s'est lancée dans le développement d'un réseau de vélos en libre-service (dénommé VCub) : 139 stations de vélos en libre-service dont 99 à Bordeaux-même ont donc été créés en février 2010. D'autres mesures concrètes ont été adoptées : l'extension des pistes cyclables, le développement de lieux sécurisés pour le stationnement des vélos, des campagnes de promotion du vélo.

- L'éco-mobilité n'est possible que si, dans un même temps, les pouvoirs publics investissent dans la construction d'écoquartiers. Il faut aussi maîtriser l'étalement urbain. Signe d'évolution intéressante, l'idée de densification commence à se répandre chez les urbanistes. Il faut que l'ensemble de la planification urbaine aille dans le sens d'une ville plus compacte, faite de petites distances accessibles à pied ou à vélo. Le modèle de développement urbain a jusque-là obligé les gens à se déplacer. Or aujourd'hui, c'est un défi pour Bordeaux car jusqu'à présent l'aménagement urbain n'est pas cohérent et n'est pas véritablement pensé dans ce sens.

Lorsque l'usage de la voiture est indispensable, il s'agit aussi d'encourager le covoiturage ou l'auto-partage. L'intermodalité des modes de transport est nécessaire avec une offre diverse de transports en commun, une fréquence et une amplitude horaire suffisantes.

### 3. Conclure

Le tramway, transport collectif « modèle d'écologie », circule depuis 2003. Bordeaux est la seule ville française à avoir construit en moins de 10 ans, sur trois itinéraires, 45 kilomètres de tramway sur trois lignes qui se croisent en centre-ville. Le tramway a réduit les distances et a permis « d'agrandir la ville ». En s'installant sur une partie des voies autrefois dévolues aux voitures, le tramway a ramené la circulation automobile à une juste place, encourageant les modes de « transport doux » (vélos, piétons). Les initiatives en matière d'alternatives à la voiture ont des conséquences extrêmement positives pour un développement durable mais elles ne doivent pas se limiter à des révolutions de surface, à une « bonne conscience écolo » ; pour être réalisables, elles doivent repenser l'organisation urbaine, maîtriser l'étalement urbain et proposer une ville qui ne nécessite pas dans les faits des déplacements obligés.

## MÉTHODE 2

p. 107

### Analyser une couverture de magazine

#### Sujet : Les périphéries commerciales

##### 1. Identifier le document

- Il s'agit d'une couverture du magazine *Télérama*, hebdomadaire non spécialisé, du 13 au 19 février 2010.
- L'adjectif « moche » ne doit pas renvoyer à des critères uniquement esthétiques car ceux-ci sont très subjectifs. Certains peuvent trouver un esthétisme à ces zones commerciales. En revanche, il renvoie à un mode de vie où la voiture est indispensable, dans des espaces urbains déshumanisés, à des pratiques de consommation excessive, sources de pollutions diverses.

##### 2. Décrire le document

- Tout l'espace est conçu pour la voiture et non l'individu. Rares sont, en effet, les individus qui viendraient effectivement dans ces zones pour se promener le long des axes routiers. Le déplacement se fait sur le parking, de sa voiture au magasin. On observe ainsi de vastes ronds-points pour rendre la circulation fluide, des parkings très vastes, une station de lavage auto. Dans ces zones, mais non visibles sur la photographie, on trouve également des stations-services, des concessionnaires automobiles. C'est un milieu très artificialisé car la nature, les espaces verts et les lieux de promenade n'y ont pas leur place.
- Les centres-villes sont des espaces multifonctionnels avec des bâtiments administratifs, des commerces, des lieux de vie, un patrimoine culturel. Les parkings sont plus rares et de plus petites dimensions : ils sont aussi payants alors que dans les zones commerciales, ils sont gratuits. La signalétique (panneaux de grande taille) est quasi absente.
- Sur la photographie, on observe plusieurs éléments caractéristiques des zones commerciales :
  - des enseignes dont la visibilité dans le paysage est très forte du fait de leur hauteur ;
  - une très forte concentration de magasins (magasin de jouets, alimentation, habillement, animalerie) ;
  - des lignes à haute tension : impact fortement visible sur le paysage. Ce que l'on ne voit pas sur la photographie mais très présents dans les zones commerciales :
    - les entrepôts ;
    - les activités liées aux loisirs : cinémas, restaurants, etc.

- Les espaces naturels sont inexistant : on observe, à l'arrière-plan, un espace boisé qui marque les limites de la périurbanisation. On remarque également des efforts d'aménagement au centre des ronds-points avec pelouse et plantation d'espèces végétales mais ces lieux sont des espaces visuels et non des lieux de promenade et de respiration.

### 3. Interpréter le document

- Ce type de paysage existe à la périphérie de toutes les agglomérations de taille moyenne en France.
- Ces zones sont attractives car les parkings sont gratuits et vastes, les grandes surfaces proposent en un même lieu une très grande diversité de produits et pratiquent des prix attractifs.
- Ces zones sont contraires aux objectifs du développement durable car l'utilisation de la voiture y est absolument nécessaire. L'étalement urbain rend toute infrastructure de transport insuffisante. Les déplacements du lieu de vie au lieu de travail multiplient les flux de voitures ayant un seul passager. Et lorsqu'on sait que les transports sont responsables de 93 % des rejets de CO<sub>2</sub>, on peut affirmer que ce type d'urbanisme est contraire aux objectifs du développement durable.
- Depuis 1973, la législation cherche à encadrer efficacement l'urbanisme commercial, sans grand succès. L'objectif est de dynamiser le commerce dans les centres-villes, mis à mal par le développement depuis 40 ans des zones commerciales périurbaines. La proposition de loi pour enrayer le développement anarchique des grandes surfaces en périphérie des villes de juin 2010 a mis en place un document clé en matière d'urbanisme commercial, le SCOT (Schéma de cohérence territoriale). Les objectifs sont les suivants : revitalisation des centres-villes, consommation plus économe de l'espace, protection de l'environnement et des paysages. Pour limiter l'étalement urbain, les urbanistes s'orientent vers de nouveaux projets d'aménagements urbanistiques plus compacts pour limiter les déplacements en voiture individuelle. Les écoquartiers vont également dans ce sens.

### 4. Rédiger un texte organisé

La suprématie montante de l'automobile dans les années 1950, le pétrole à bas prix et l'apparition des grandes infrastructures de transport dans les années 1960 font apparaître les premières zones commerciales en périphérie des villes dans les années 1970 (espaces agricoles peu chers et vastes par rapport aux centres urbains). Les années 1980 confirment ce phénomène avec le développement de la maison individuelle (habitat dispersé en lotissements). Les habitants du périurbain n'ont guère que le choix d'utiliser leur voiture individuelle faute d'un réseau de transport collectif. Les lois liées à la décentralisation au début des années 1980 sont également à l'origine des périphéries des grandes villes françaises : pendant très longtemps l'urbanisme avait été une affaire d'État en France. Les lois de décentralisation ont donné le pouvoir aux maires en matière de permis de construire. Ceux-ci ont confié les aménagements à des promoteurs privés avec un souci de rentabilité et non d'esthétisme. Les particularités paysagères sont donc des bâtiments construits avec des matériaux tels le métal et le béton. La signalétique est massive et il n'y a pas d'harmonisation dans le bâti.

## MÉTHODE 3

p. 108-109

### Confronter une carte et un texte

#### Sujet : Pourquoi le TGV passe-t-il entre Metz et Nancy ?

##### 1. Identifier les documents

- Le document 1 est un article de journal ; le second est une photographie aérienne de la gare de Lorraine TGV ; quant au troisième, il s'agit d'une carte de la LGV Est.
- Le document 1 date de 2006 et est extrait d'un magazine économique mensuel *Champféco*. Le document 2 est *a priori* postérieur à l'année 2007 (année d'ouverture de la gare de Lorraine TGV), mais la source n'est pas indiquée. Enfin, le document 3 date de 2007 et est extrait du *Journal de la ligne*, un magazine du réseau ferré de France.
- La principale différence entre ces sources d'informations est leur implication dans le projet de la LGV Est. La première source (doc. 1) ne recueille aucun bénéfice du contenu de ces informations, alors que la seconde (doc. 3) utilise cette carte comme un moyen publicitaire. Notons également que le document 1 émane d'un organisme privé, le second d'un organisme public.

• Le document 1 aborde les conséquences économiques de la création de cette ligne à grande vitesse pour la Lorraine et en particulier pour Metz et Nancy. Il analyse les raisons et les implications du tracé retenu par le réseau ferré de France.

La vue choisie pour le document 2 indique que le photographe a voulu insister sur l'environnement de la gare de Lorraine TGV, sur son isolement ainsi que sur sa taille.

Enfin, le document 3 insiste sur les aspects positifs de cette ligne à grande vitesse, il veut démontrer que les temps de parcours entre Paris et les principales villes de l'Est de la France seront fortement écourtés.

## 2. Répondre aux questions

1. La ligne à grande vitesse Est a pour but de relier, en France, Paris à Strasbourg. Grâce aux raccordements, cette ligne à grande vitesse va également rapprocher de Paris et des villes desservies, le Luxembourg, l'Allemagne (Mannheim et Francfort) et la Suisse (Zurich).

2. Les nouvelles gares TGV (Champagne-Ardenne TGV, Meuse TGV et Lorraine TGV) ont pour particularité de ne pas se trouver dans des villes. La gare de Champagne-Ardenne est à côté de Reims mais pas dans Reims et la gare de Lorraine est située entre Metz et Nancy. Cette dernière est localisée en campagne, loin de toute habitation, ce qui offre plusieurs avantages : pas de problème de nuisance sonore, possibilité d'extension, un grand parking, etc.

3. Le site de Louvigny a également été retenu en raison de sa proximité avec l'aéroport Metz-Nancy. Enfin, le fait de ne pas choisir entre les villes de Metz et de Nancy a permis de réaliser un tracé plus rectiligne, donc plus rapide, tout en permettant à ces deux villes de bénéficier du passage de la LGV Est.

4. Metz et Nancy devraient devenir des pôles d'attraction pour les Parisiens mais également pour les pays voisins : ces villes espèrent devenir des espaces transfrontaliers dynamiques (au sein du Saar-Lor-Lux), ainsi qu'une grande banlieue parisienne (1 heure 30 de trajet entre Paris et Nancy et une dizaine d'allers-retours quotidiens). Cet attrait leur permettrait d'accroître leur population et de relancer leur économie.

5. Ce choix est judicieux dans la mesure où le réseau ferré de France n'a ainsi pas eu à choisir entre Metz et Nancy. En installant la gare TGV entre ces deux villes, elles peuvent toutes les deux profiter des retombées de cette ligne à grande vitesse : elles sont toutes les deux à 1 heure 30 de Paris, à environ 1 heure de Strasbourg et du Luxembourg. Ce choix devrait leur offrir le « second souffle » tant attendu. De plus, ce tracé rectiligne permet de raccourcir encore le temps de trajet pour Strasbourg. Enfin, l'expérience de l'autoroute A4 a montré que le choix de Metz n'était pas judicieux puisqu'il n'a pas permis de désenclaver la Meuse comme attendu. Ce tracé a surtout pour avantage de rapprocher les villes régionales entre elles : Thionville se retrouve ainsi à 20 minutes de Metz et à 30 minutes de Luxembourg.

Néanmoins, le fait que les deux villes ne soient pas directement sur le tracé de la LGV peut également être un handicap pour ces deux villes : même s'il n'existe pas vraiment de risque d'« effet tunnel », il est possible que les navetteurs n'apprécient pas la nécessité d'un changement sur leur trajet.

## 3. Confronter les documents

• Le document 1 nous apporte surtout des informations de nature économique, ainsi qu'une analyse du tracé de la LGV Est. Le document 3 présente quant à lui ce tracé et met en évidence la diminution des temps de trajet entre Paris et les villes de l'Est de la France. Le document 2 situe la gare de Lorraine TGV dans son environnement géographique.

• La carte insiste sur les intérêts des usagers de la SNCF : la réduction significative du temps de trajet (le temps de parcours Paris-Strasbourg est presque divisé par deux). Le réseau ferré de France se doit d'insister sur les avantages de cette ligne à grande vitesse. En revanche, le magazine économique *Champféco* n'a pas d'intérêts dans cette ligne à grande vitesse, ce qui laisse à penser que la sélection d'informations sera moindre. Ces deux documents ne s'adressent pas aux mêmes populations et n'ont pas le même niveau d'objectivité.

• Une carte ne permet pas de fournir autant d'informations qu'un texte ; mais un texte ne permet pas de localiser avec précision et surtout simplicité les informations. La carte permet aussi d'avoir une vision d'ensemble, de se placer à une échelle beaucoup plus petite (on replace la question de la rivalité Metz-Nancy dans un tracé beaucoup plus vaste qui est celui de la liaison Paris-Strasbourg) ; en revanche, le texte permet d'approfondir le sujet au niveau régional, voire local. Un

texte se place plus au niveau de la démonstration, quand une carte se place au niveau de l'exposition.

## 4. Rédiger une réponse

En observant le tracé de la ligne à grande vitesse fourni par le réseau ferré de France, le choix de la gare de Louvigny semble évident : l'objectif de la LGV Est étant de diminuer au maximum le temps de trajet entre Paris et Strasbourg, il fallait choisir le tracé le plus court et donc le plus rectiligne qui se trouvait être entre Metz et Nancy.

À l'échelle régionale, il s'est avéré plus judicieux de ne pas choisir entre deux villes de même importance, afin de ne pas exacerber une rivalité déjà ancienne. Ce tracé encourage la bipolarité de la région Lorraine et devrait donner plus de poids au sillon lorrain.

Enfin, à l'échelle locale, la proximité de la LGV Est devrait permettre à Metz et Nancy de profiter d'un développement économique et démographique lié à la nouvelle proximité de Paris et de certaines villes européennes. Ces deux villes devraient retrouver un « second souffle ».

# PRÉPA BAC

## COMPOSITION

p. 110-111

### Sujet 5 : La métropolisation en France

#### Proposition de corrigé :

En 2008, la communauté urbaine de Lille Métropole a décidé de s'associer à deux agglomérations belges pour former la vaste Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai de 2 millions d'habitants.

Ce choix n'est pas un cas unique (Genève-Annemasse), il illustre le processus de métropolisation qui fait passer les villes françaises d'un système construit aux échelles régionale et nationale à un autre en train de se structurer aux échelles européenne et mondiale. La métropolisation se caractérise par la concentration de la population, des activités de décision et des richesses dans les plus grandes villes. Comment la métropolisation, qui est la traduction urbaine de la mondialisation, se manifeste-t-elle en France ? Nous partirons de l'analyse du renforcement du poids démographique et décisionnel des plus grandes villes en France, ce qui nous permettra d'étudier les effets de la métropolisation d'une part sur le réseau urbain français et d'autre part sur l'organisation des aires urbaines.

**1) La concentration de la population, des fonctions métropolitaines et des richesses se renforce non seulement à Paris, mais aussi dans les plus grandes villes de province.**

**a) Les douze plus grandes aires urbaines concentrent à elles seules près de la moitié de la population des aires urbaines.** Les métropoles régionales attirent toutes de nouveaux habitants. L'aire urbaine de Toulouse est emblématique de cette polarisation métropolitaine avec 20 000 habitants de plus par an originaires de nombreuses villes françaises et un poids de 1,1 million d'habitants soit 40 % de la population de Midi-Pyrénées. Si la métropole parisienne a un solde migratoire négatif, elle reste la plus peuplée (plus de 11 millions d'habitants) et concentre 18,5 % de la population française avec une croissance démographique soutenue par l'arrivée de jeunes couples.

**b) Cette attractivité est à mettre directement en relation avec la concentration, dans ces mêmes villes, des activités intellectuelles, de gestion et de décision appelées fonctions métropolitaines** par l'INSEE. Paris Île-de-France rassemble 45 % des cadres des fonctions métropolitaines. Ceci s'explique non seulement par son statut de capitale politique, économique et culturelle mais aussi par sa très forte insertion dans la mondialisation. Les métropoles régionales ont valorisé leur poids décisionnel dans le cadre de la décentralisation administrative depuis les années 1980.

**c) Les métropoles s'affirment aussi comme des lieux de concentration des richesses.**

La région-capitale contribue à elle seule à 29 % du PIB français et s'individualise par des fonctions internationales de premier plan comme la finance, la culture et le tourisme. Les métropoles régionales valorisent toutes leur patrimoine architectural et culturel, symbole de l'enracinement de leur richesse consolidée par la concentration de professions à fort niveau de qualification. Elles entreprennent des opérations immobilières ambitieuses et coûteuses comme les centres d'affaires de la Part-Dieu à Lyon, Euralille ou encore Euromed à Marseille.

Quels sont les effets de la métropolisation sur les relations entre les villes et notamment entre Paris et les villes de province ?

**2) Le processus de métropolisation transforme le réseau urbain français.**

**a) Le système urbain centralisé est remis en question par la décentralisation régionale (1982), l'accélération de l'intégration européenne (1992) et la mondialisation de l'économie et de la communication.** Fortement marquée par le centralisme politique et économique depuis l'Ancien Régime, l'organisation macrocéphale du réseau urbain, dénoncée par J. Gravier dans son ouvrage *Paris et le désert français* (1947), n'est plus de mise. La régionalisation a renforcé les capitales régionales, l'ouverture des frontières leur a permis de tisser des relations avec les villes européennes et de profiter de la proximité de Paris, ville mondiale. Ainsi la ville de Lille, capitale du Nord-Pas-de-Calais, dotée d'un centre d'affaires, Euralille, et d'un carrefour TGV et autoroutier européen à mi-distance de Londres, Bruxelles et Paris, est tout à fait représentative de cette évolution.

**b) Le réseau métropolitain est ouvert sur la mégalopole européenne.**

Le réseau urbain français s'est transformé en une structure polycentrique articulée autour de Paris, région-capitale et ville mondiale, et les autres métropoles européennes notamment Londres, Bruxelles, Rotterdam, Francfort, Genève, Milan et Barcelone. Cet archipel métropolitain français et européen s'intègre à l'archipel métropolitain mondial et ils sont reliés par des flux rapides et complexes de personnes, de marchandises, de capitaux et d'informations.

**c) Les relations entre les métropoles françaises et les autres villes du territoire se modifient** et sont variables dans le temps et selon les régions. Dans les territoires les plus dynamiques (Bassin parisien, autour des grandes métropoles, le long des grandes vallées et des littoraux), les pôles urbains secondaires accessibles bénéficient du desserrement des activités et des populations. Mais de nombreuses villes moyennes et petites sont fragilisées par la désindustrialisation et la rétraction des services publics et dépendent de l'économie résidentielle et des aléas des activités touristiques.

Si la métropolisation a modifié les relations entre les villes françaises, quels sont ses effets à l'échelle des territoires urbains ?

**3) La métropolisation transforme les agglomérations en aires urbaines.**

**a) L'étalement urbain** s'amorce à partir de 1975 et se généralise avec l'engouement pour l'habitat individuel et la voiture (schéma b. p. 114). L'urbanisation s'étend au-delà des agglomérations de façon discontinue vers les campagnes environnantes. Les politiques de soutien à l'accès à la propriété du logement, au crédit à la consommation et au tout automobile favorisent ce processus de périurbanisation ainsi que les nouvelles techniques de l'information et de la communication. L'INSEE rend compte de cette évolution par un zonage urbain fondé sur la continuité du bâti pour l'agglomération et sur le nombre d'emplois (plus de 5 000) pour le pôle urbain qui attire les populations des communes de plus en plus lointaines en fonction de sa taille. Le pourcentage de navetteurs dans les communes périurbaines (plus de 40 % de la population active) permet de délimiter l'aire urbaine. En 2007, 82 % de la population vivent dans un espace à dominante urbaine dont près de 22 % dans le périurbain.

**b) La fragmentation socio-spatiale des territoires urbains** s'est accentuée avec la hausse du foncier, la discrimination ethno-raciale et le cumul des stratégies individuelles. Le processus de gentrification qui touche l'ensemble des arrondissements parisiens concerne aussi, dans une moindre mesure, les métropoles régionales dont les centres redeviennent attractifs pour les populations aisées. Les populations aux revenus faibles à moyens tendent à se regrouper dans des quartiers socialement homogènes plus ou moins éloignés du centre, comme le montre le cas de Lyon où s'opère une relative spécialisation sociale des territoires (schéma c. p. 114).

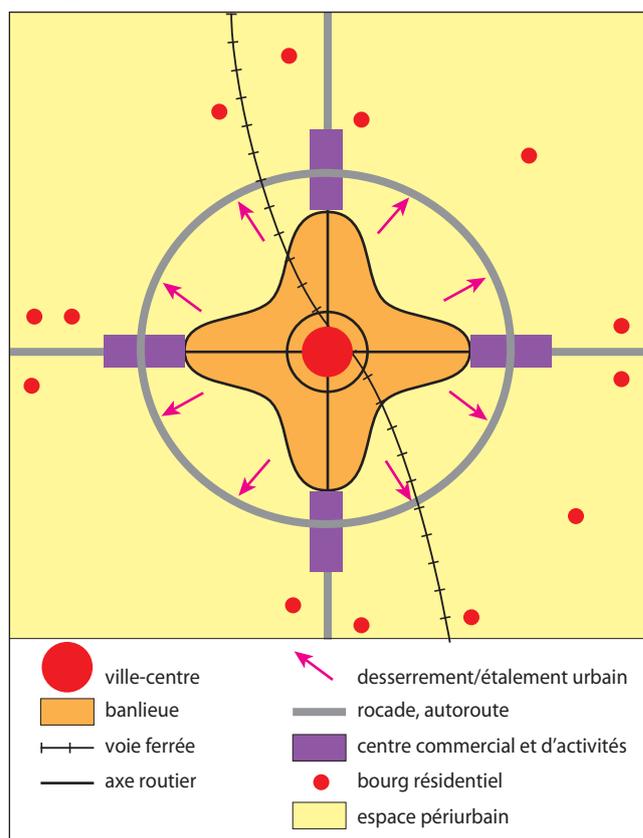
**c) Les politiques du logement et des transports cherchent à améliorer la cohésion urbaine** à l'échelle des quartiers et de l'aire urbaine. Il s'agit par exemple du projet de renouvellement urbain du quartier de La Duchère à Lyon, des programmes de logements sociaux et d'aides pour favoriser la mixité sociale, de la réorganisation des transports urbains (tramway, vélo, métro) pour faciliter l'intégration des quartiers.

La relégation des populations précaires dans les quartiers sensibles et à la périphérie des aires urbaines reste toujours préoccupante.

La métropolisation est un processus inséparable de la mondialisation qui a profondément transformé la France. Paris est devenue une région-capitale et une ville mondiale à égalité avec Londres. Les métropoles de province s'inscrivent avec des degrés divers dans le réseau de l'archipel métropolitain européen ouvert sur le monde. La fragmentation sociospatiale est un défi permanent dans ces aires urbaines de plus en plus vastes et polymorphes. Si repenser les déplacements urbains s'inscrit dans le prolongement des préoccupations environnementales, la priorité n'est-elle pas aussi de créer du lien pour éviter la sécession urbaine ?

**Sujet 6 : Les mutations des territoires urbains en France**

Le paragraphe 1)c) pourra être illustré par le schéma corrigé suivant : De l'agglomération radioconcentrique à l'aire urbaine polycentrique



**ANALYSE DE DOCUMENT**

p. 112-113

**Sujet 5 : La métropolisation en France. Les tours dans les villes françaises, reflets de la métropolisation ?**

**Étape 1 Analyser le sujet**

- La métropolisation est la concentration de la population, des fonctions de commandement et des richesses dans les plus grandes villes. Ce terme désigne à la fois le constat et le processus de transformation des villes.

**Étape 2 Lire et comprendre les documents**

- Le document 1 est une carte extraite d'un article de R. Brunet paru dans la revue de géographie *Mappemonde* en 2010. Il se place à l'échelle de l'agglomération parisienne.

Le document 2 est une photographie du quartier de la Part-Dieu à Lyon. Les deux échelles se complètent et permettent de confronter le phénomène des tours de manière multiscale.

- La nature des documents ne soulève aucun problème de subjectivité ou de polémique.

- Les deux villes proposées en exemple sont les deux premières villes françaises. Elles illustrent le phénomène de métropolisation qui, par définition, ne touche pas tous les centres urbains français. Les conclusions de cette analyse ne peuvent donc pas être généralisées à toutes les villes françaises.

## Étape 3 Bâtir un plan

1) Les tours symbolisent la puissance des métropoles	2) Les tours ont une importance fonctionnelle	3) Dans les métropoles françaises, les tours sont peu nombreuses
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Le choix des matériaux illustre cette volonté de modernité ;</li> <li>– La tour Eiffel est le premier exemple de tour à Paris et elle est devenue le symbole international de la ville, voire du pays ;</li> <li>– La tour du Crédit Lyonnais à Lyon est un moyen de communication pour l'entreprise du même nom ;</li> <li>– Les tours sont des vitrines flatteuses des capacités des métropoles ;</li> <li>– Aujourd'hui, certaines tours optent pour une conception HQE ;</li> <li>– Le quartier de La Défense, seul quartier d'affaires de la capitale, incarne Paris en tant que ville mondiale ;</li> <li>– Les tours véhiculent une image de dynamisme des entreprises à qui elles appartiennent.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Les enseignes présentes dans les tours sont le plus souvent internationales (Pullman) ;</li> <li>– Les tours sont des espaces d'impulsion et de décision de la mondialisation ;</li> <li>– Les tours abritent d'abord des bureaux ;</li> <li>– En concentrant les fonctions génératrices de déplacement, les tours favorisent l'usage des transports en commun (Lyon) ;</li> <li>– Aujourd'hui, la valeur touristique (visite, vente de produits dérivés) de la tour Eiffel a doublé sa fonction technique (communication) ;</li> <li>– La plupart des immeubles de haute taille sont monofonctionnels ;</li> <li>– Les tours abritent des sièges sociaux (Crédit Lyonnais) ;</li> <li>– Certaines tours sont exclusivement à usage d'habitation (Paris, 18<sup>e</sup> arr.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Dans les centres des villes françaises, les tours sont souvent isolées (tour Montparnasse) ;</li> <li>– Les tours véhiculent parfois une image négative (tour Montparnasse) car en rupture avec la tradition urbaine ;</li> <li>– Aujourd'hui, la construction des tours reprend dans les métropoles françaises (Paris) ;</li> <li>– On détruit certaines tours d'habitat collectif, symboles de l'échec de la politique de la ville des années 1960-1970 ;</li> <li>– Les quartiers d'affaires (les docks à Londres ou La Défense à Paris) sont le plus souvent péri-centraux ou périphériques ;</li> <li>– Les villes françaises ont un patrimoine urbain à préserver (les tours en modifient le paysage) ;</li> <li>– En France, les règlements d'urbanisme sont plus contraignants qu'ailleurs ;</li> <li>– Certaines tours sont aujourd'hui réhabilitées.</li> </ul>

## Étape 4 Rédiger

Proposition de corrigé des 2<sup>es</sup> et 3<sup>es</sup> parties :

**2) Les tours ont aussi une importance fonctionnelle.** La carte des tours de Paris montre la spécificité de l'utilisation de ces immeubles, pour la plupart monofonctionnels. Accompagnant la révolution tertiaire, les tours abritent d'abord des bureaux. Les plus emblématiques concentrent les sièges sociaux (Crédit Lyonnais) et les services qui leur sont associés. Ces lieux deviennent alors des espaces d'impulsion et de décision de la mondialisation. D'autres ont des fonctions commerciales ou récréatives, hébergeant des enseignes mondialisées (hôtel Pullman à Paris) ou encore techniques ou touristiques : la fonction première (communication) de la tour Eiffel est aujourd'hui doublée par sa valeur touristique (visite, vente de produits dérivés). Enfin, certaines tours sont exclusivement à usage d'habitation (18<sup>e</sup> arr. de Paris). En concentrant les fonctions génératrices de déplacement, les tours favorisent l'usage des transports en commun (RER à Paris).

**3) Dans les centres des métropoles françaises, les tours sont peu nombreuses** – contrairement aux grandes métropoles mondiales (New York, Tokyo, Londres ou Francfort) – le plus souvent isolées et véhiculent parfois une image négative car en rupture avec la tradition urbaine (tour Montparnasse). L'explication de ce particularisme tient à la fois à la valeur du patrimoine urbain à préserver (l'apparition d'une tour modifie la silhouette de la ville) (doc. 2) et au règlement d'urbanisme. Les quartiers type « City » (Lyon-Part Dieu, La Défense) sont quant à eux récents, le plus souvent péri-centraux ou périphériques et ne participent pas vraiment de la réputation des villes françaises en comparaison de l'image véhiculée par la tour Eiffel, par exemple. Aujourd'hui, la construction des tours reprend dans les métropoles françaises (La Défense, Part-Dieu) alors que d'autres sont réhabilitées (5 des 6 tours construites à La Défense avant 1985) voire détruites (tour Esso à La Défense, tours des quartiers périphériques d'habitat collectif qui symbolisent l'échec de la politique de la ville des années 1960-1970).

## FICHE DE RÉVISION

p 114-115

### POUR ALLER PLUS LOIN

Entrées dans l'ère postindustrielle et numérique, les villes françaises et européennes connaissent de profondes mutations. Les aménageurs, les urbanistes, les architectes, les élus, les entreprises du bâtiment, les industriels, les promoteurs immobiliers... transforment la ville, construisent, élaborent de nouveaux quartiers, font les villes de demain. Depuis deux décennies, les habitants s'impliquent de plus en plus dans les opérations d'urbanisme et d'aménagement. Pourquoi pas vous ?

Consultez les sites proposés pour alimenter vos débats autour des questions urbaines.

### Bibliographie

- L. CAILLY et M. VANIER (dir.), *La France. Une géographie urbaine*, éditions Armand Colin, 2010.
- M. GÉRARDOT (dir.), *La France en villes*, éditions Atlande, 2010.
- P. PIERCY, *La France, le fait régional*, éditions Hachette, 2009.

### Sitographie

- INSEE Première, publications : <http://www.insee.fr/fr/publications-et-services>
- Géoconfluences : <http://geoconfluences.ens-lsh.fr>
- Base documentaire du Secrétariat général à la ville : <http://i.ville.gouv.fr>

## Introduction

### ● Lecture du programme

« Dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation » est la troisième question à traiter dans le cadre du thème 2 « Aménager et développer le territoire français ». Le programme préconise de consacrer à ce thème 16 à 17 heures. La question comportant une étude de cas et un seul item (« Dynamiques de localisation des activités et mondialisation »), elle peut être traitée en 7-8 heures, évaluation comprise. La question porte sur les dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation. Il s'agit d'étudier comment les espaces qui produisent de la richesse (« espaces productifs ») sont aménagés, se transforment et s'adaptent (« dynamiques ») dans le contexte de la mondialisation. Le discours à développer avec les élèves est le même que celui des précédents chapitres : pour demeurer attractifs et compétitifs, les territoires s'adaptent en permanence à la mondialisation en se transformant. Cependant, cette adaptation est relative et les points C de chacun des cours (p. 140, 142 et 144) insistent sur les limites et les défis auxquels les espaces productifs doivent faire face actuellement. La particularité de cette question qui s'intéresse aux activités, qu'elles soient agricoles, industrielles ou de service, est de s'attacher plus précisément aux acteurs privés de l'aménagement des territoires, à savoir les entreprises. Celles-ci sont des acteurs majeurs de la mondialisation dans la mesure où leur puissance repose sur cette capacité à mettre les territoires en concurrence, à intégrer ou à exclure les territoires dans l'espace mondial en fonction de leurs intérêts. Ce rôle important est notamment rappelé par les délocalisations qui ont non seulement un impact sur l'emploi local, mais aussi sur l'image des territoires concernés.

### ● Organisation du chapitre

La question « Dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation », qui comporte une étude de cas parmi trois au choix et un item « Dynamiques de localisation des activités et mondialisation », se présente à peu près de la même façon que le chapitre 1 : trois études de cas correspondant au choix imposé par le nouveau programme (« Roissy : plateforme multimodale » p. 118-123, « Un territoire de l'innovation » p. 124-129 et « Un espace de production agricole » p. 130-135), suivies de cartes essentielles et de trois cours portant sur les activités agricoles (p. 140-141), industrielles (p. 142-143) et tertiaires (p. 144-145). Le professeur a le choix entre trois études de cas qui porte chacune sur une activité différente :

L'étude de « Roissy : plateforme multimodale » va permettre d'analyser un important aménagement qui se transforme en espace tertiaire majeur. Cette étude de cas est essentiellement liée au cours 3 (« Les dynamiques de localisation des services », p. 144-145) ;

L'étude d'« un territoire de l'innovation », le plateau de Saclay dans le manuel, va permettre de porter le regard sur un espace industriel qui s'oriente vers l'innovation pour faire la concurrence internationale et renforcer son attractivité. Cette étude de cas est essentiellement liée au cours 2 (« Les dynamiques de localisation des activités industrielles », p. 142-143) ;

L'étude d'« Un espace de production agricole », le Bassin parisien dans le manuel, va permettre de présenter la forte intégration de l'agriculture française dans le monde. Cette étude de cas est essentiellement liée au cours 1 (« Les dynamiques de localisation des activités agricoles », p. 140-141).

## OUVERTURE

p. 116-117

### Le Futuroscope près de Poitiers (Vienne)

Ce paysage est un bon exemple des mutations spectaculaires des espaces productifs français. Il témoigne notamment du maintien

d'activités héritées (vocation agricole ici) et surtout de l'impact de nouvelles logiques européennes et mondiales. Technopôle important, le Futuroscope est ainsi un espace dédié à « l'économie de la connaissance » au cœur de la stratégie de Lisbonne (définie par l'UE en 2000). Il s'agit également de l'un des premiers sites touristiques de l'Ouest français.

Il témoigne aussi des multiples acteurs qui peuvent intervenir dans la recomposition d'un espace : département de la Vienne dans la création du technopôle, intervention de l'État dans la réalisation d'infrastructures d'accès et d'investisseurs privés dans la création d'entreprises, sans oublier l'UE dans le soutien de l'agriculture. Sont finalement présentes sur un même site plusieurs activités au cœur de l'économie française : l'agriculture intensive, un territoire de l'innovation et un pôle touristique.

### Proposition d'activité pédagogique :

– Quelles activités pouvez-vous identifier sur cette photographie ?

Réponse : il est possible d'identifier un espace agricole (marqué par l'agriculture intensive), un espace de recherche et de production (technopôle) et un grand parc de loisirs (tourisme).

– Quels acteurs sont intervenus dans la mise en place de cet espace ?

Réponse : des acteurs publics sont intervenus (État pour les voies d'accès, Conseil général de la Vienne pour la création du parc de loisirs) et ont contribué à attirer des acteurs privés (entreprises). Les agriculteurs sont encore présents (autour du parc). L'agriculture intensive qu'ils pratiquent est soutenue par l'Union européenne.

Le Futuroscope démontre la mutation spectaculaire d'un espace productif : rural et peu dynamique dans les années 1980, cet espace est devenu un territoire de l'innovation et un grand pôle touristique. Quelles logiques et quels acteurs sont à l'origine des mutations des espaces productifs en France ? Quelles sont les conséquences spatiales de ces mutations ?

## ÉTUDE DE CAS 1

p. 118-123

### En quoi Roissy est-il une plateforme multimodale et un hub mondial ?

Inauguré en 1974, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est le premier aéroport français, situé à 25 kilomètres au nord-est de Paris. Avec Tokyo, il est le seul à figurer dans les 10 aéroports mondiaux en termes de trafic passagers et de fret. Sur le plan géographique, cet équipement en constante transformation est un excellent exemple d'aménagement qui s'adapte à la mondialisation au point de devenir une ville aéroportuaire.

L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle constitue aujourd'hui un des hubs les plus performants d'Europe et le tout premier de France (60 millions de voyageurs ; plus de 2 millions de tonnes de fret traités). Les élèves pourront ainsi appréhender le poids économique d'activité tertiaire comme celui des transports. De plus, l'impact spatial d'un tel équipement est majeur, et ce à toutes les échelles. Les problématiques de l'aménagement du territoire pourront donc aussi être abordées avec les élèves. Enfin, analyser le fonctionnement d'un hub comme Roissy leur permettra de comprendre les nouvelles contraintes imposées à la circulation des biens et des personnes et la nécessaire adaptation des infrastructures (par l'intermodalité notamment).

### 1. Pourquoi Roissy est-il un important carrefour européen et mondial ?

p. 118-119

#### ● Présentation

Cette première partie de l'étude de cas permet de comprendre les principes de fonctionnement d'un hub et d'une plateforme multimodale, deux termes à bien distinguer, et d'analyser les flux qui animent l'aéroport de Roissy, l'objectif étant de mesurer son importance. L'étude

du document 1 permettra aux élèves de se représenter concrètement ce qu'est un hub, à travers quelques exemples de correspondances : le hub permet de voyager d'un point à l'autre de la planète tout en réduisant les temps d'attente et de transit. Le document 4 permettra aux élèves de se représenter concrètement ce qu'est une plateforme multimodale : un lieu où se font les changements de transport au cours d'un même déplacement. Les documents 2 et 3 conduiront les élèves à établir une différenciation entre flux de passagers et flux de marchandises et à les localiser dans l'espace de l'aéroport.

### ● Réponses aux questions

L'aéroport de Roissy est un aéroport d'importance car il est le seul à figurer dans les 10 aéroports mondiaux en termes de trafic passagers et de fret (doc. 2). Il apparaît comme le 7<sup>e</sup> aéroport international pour le trafic passagers avec près de 60 millions de passagers en 2012. Il est également très bien placé pour le trafic de fret : au 6<sup>e</sup> rang mondial, avec près de 2,5 millions de tonnes transportées en 2013. Le fret est varié : des produits pouvant voyager sur des palettes standardisées, du trafic postal mais aussi des denrées périssables.

Plusieurs modes de transport permettent d'accéder à l'aéroport de Roissy : la route (autoroute A1 et réseau de routes secondaires) et le rail (lignes RER et TGV) (documents 3 et 4). Pour faciliter la circulation à l'intérieur de l'aéroport, celui-ci a été équipé d'un métro automatique, le CDGVAL, en 2007.

La gare TGV (document 4) permet à l'aéroport de Roissy de jouer le rôle de plateforme multimodale car elle permet une liaison directe avec Paris (RER), de grandes métropoles régionales et européennes (TGV).

C'est pour cette raison que l'on peut qualifier l'aéroport de Roissy de

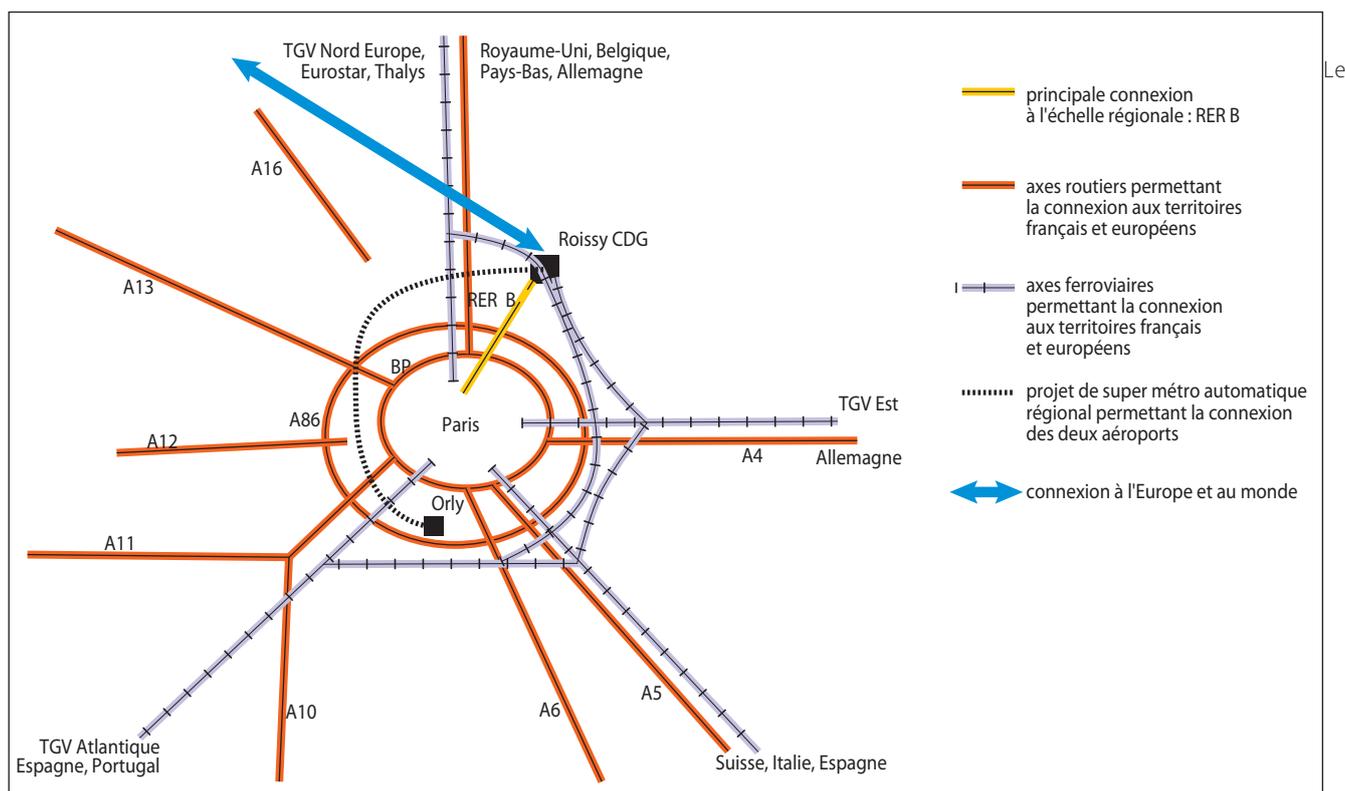
plateforme multimodale car il fonctionne comme une plateforme de redistribution des flux vers d'autres destinations à l'échelle nationale (documents 3 et 4), européenne ou mondiale (document 1). Cette redistribution des flux de passagers et de marchandises (document 2) est rendue possible par une connexion rapide à un réseau de transports combinés.

L'aéroport de Roissy fonctionnant comme une plateforme de redistribution des flux, les passagers proviennent aussi bien des aéroports français que des aéroports du reste de la planète. Toutes les directions sont empruntées (document 1). Ils transitent par l'aéroport de Roissy faisant de celui-ci la principale porte d'entrée et de sortie du territoire national.

L'aéroport de Roissy est un hub car il permet de redistribuer les flux de passagers et de marchandises, à l'échelle locale (s'il ne s'agit pas d'un flux en transit), nationale ou internationale. Il fonctionne comme une plateforme de correspondance, c'est-à-dire qui possède plus de 23 000 opportunités de correspondances en moins de 2 heures, comme la légende du document 1 l'indique. Les vagues de départs et d'arrivées doivent être concomitantes pour limiter les temps d'attente.

**Bilan 1.** L'aéroport de Roissy est un important carrefour européen et mondial car cette plateforme multimodale fonctionne comme un hub. Cette plateforme combine trois principaux modes de transport (aérien, viaire et ferroviaire). Cet aéroport fonctionne également comme un hub, c'est-à-dire une plateforme de correspondance qui permet de redistribuer les flux de passagers et de marchandises, à l'échelle locale, nationale ou internationale en un temps convenable (moins de 2 heures).

Pour alimenter ce bilan, le professeur pourra proposer ce schéma :



## 2. Quelles sont les conséquences de l'augmentation des flux aériens ?

p. 120-121

### ● Présentation

L'aéroport de Roissy doit faire face aujourd'hui à une augmentation constante de ses flux (passagers et marchandises). Il a connu une forte croissance ces vingt dernières années : le trafic passagers et fret s'étant intensifié, l'aéroport a dû s'adapter et se moderniser pour pouvoir rester parmi les premiers mondiaux. L'emprise spatiale et le poids économique de la plateforme multimodale et de sa zone d'activités se sont donc également accrus : quelles sont les conséquences d'une telle croissance à l'échelle régionale, nationale et mondiale ? La position de carrefour de la France en Europe s'est-elle trouvée accentuée ?

développement spatial de l'aéroport pourra être étudié par les élèves en comparant les documents 5, 6 et 7. Le professeur pourra, par exemple, leur demander de réaliser un croquis de son extension. Les activités induites par l'aéroport de Roissy pourront être appréhendées à partir du document 8. Enfin les nuisances liées à l'aéroport seront particulièrement abordées à partir du document 9. Le professeur pourra demander à ses élèves une recherche plus approfondie en salle informatique sur l'association ADVOCNAR et sur ses actions.

### ● Réponses aux questions

La croissance de l'aéroport de Roissy est importante. L'augmentation des flux a nécessité un agrandissement et une augmentation des capacités d'accueil de Roissy-CDG. En effet, le document 5 mon-

tre que seule une aérogare avait été construite en 1978, la 2<sup>e</sup> étant en construction. En 2007, l'aéroport propose trois terminaux et trois extensions du terminal 2. Ces terminaux sont aujourd'hui spécialisés, afin d'organiser et de hiérarchiser les flux : ainsi le terminal 3 est réservé aux compagnies *low cost*, et le S3 à Air France-KLM. De même, les zones de fret ont considérablement augmenté entre 1978 et 2007 : il en existe actuellement 4 de part et d'autre de l'autoroute A1, contre 2 visibles en 1978.

La plateforme multimodale est performante car de nombreuses entreprises de renommée nationale et mondiale se sont installées au cœur du plus grand hub européen : Fedex, géant américain du transport a fait le choix de s'implanter à Roissy car les colis sont déchargés, triés et rechargés en seulement 2 heures (document 5).

Les emplois induits par l'aéroport de Roissy sont considérables : 100 000 en 2010 (document 8). Le dynamisme de la plateforme multimodale repose tout d'abord sur le transport aérien lui-même et les activités induites telles que les services aux compagnies aériennes et la maintenance des avions (document 8). Le secteur du tourisme est également représenté à Roissy (commerce, hôtellerie, restauration), ainsi que le secteur de la logistique (document 5). Enfin, Roissy est devenu un grand centre pour le leader mondial du transport express par colis, Fedex, et, pour le leader national, La Poste (document 5).

L'emprise spatiale de l'aéroport est forte (document 5) et soulève des conflits d'usage : quelle place pour les terres agricoles ? pour les espaces résidentiels des communes voisines ? Enfin, les nuisances liées à Roissy sont très nombreuses pour les riverains : bruit, pollution (document 9).

**Bilan 2.** Les flux de passagers et de marchandises transitant par l'aéroport de Roissy ont considérablement augmenté depuis une quinzaine d'années. Le site a donc dû s'adapter à cette évolution : en trente ans, deux autres terminaux ont dû être construits. Le terminal 2 est aujourd'hui au bord de la saturation ce qui a conduit à de nouvelles extensions (Terminal 2F, reconstruit après un accident, S3 et bientôt S4). La zone de fret s'est également étendue, au nord-ouest de la commune de Roissy-en-France avec le développement du hub européen de Fedex et d'Air France Industrie.

Mais ce développement ne se fait pas sans tensions entre les usagers du territoire. En effet, si la zone d'activités de l'aéroport progresse, cela se fait au détriment des terres agricoles et des espaces résidentiels. De même les riverains craignent que les nuisances ne s'amplifient (pollution, nuisances sonores notamment la nuit).

### 3. Pourquoi Roissy devient-il un espace tertiaire majeur ?

p. 122-123

#### ● Présentation

Les problèmes de saturation et les nuisances engendrées par l'aéroport nécessitent aujourd'hui une réflexion à long terme sur l'avenir du hub de Roissy-CDG. Cette réflexion ne peut être menée qu'en prenant en compte les nouveaux enjeux de la politique d'aménagement en matière de transports. Il faut donc inscrire le développement de Roissy dans le cadre du développement durable et viser à une meilleure intégration de la plateforme multimodale aux territoires, notamment pour éviter la saturation.

Les documents 11, 12 et 14 permettent de présenter les projets correspondant à ces nouveaux enjeux. Le document 11 est le principal document de cette double page car il cartographie l'ensemble des projets qui visent à développer l'aéroport de Roissy. Le document 12 est un extrait d'article qui apporte une explication qui complète le document 11. Le document 14 est la présentation d'Aéroville, un des projets portant le numéro 5 dans le document 11. Le document 13 rappelle, quant à lui, que l'aéroport de Roissy est flanqué du parc d'affaires privé européen qui, avec le centre commercial Aéroville, fait de l'espace portuaire un espace tertiaire majeur.

#### ● Réponses aux questions

Les activités implantées ou qui s'implanteront à proximité de l'aéroport de Roissy font de ce territoire un espace tertiaire majeur. L'implantation du centre commercial Aéroville comprenant un complexe cinématographique (documents 11, 12 et 14), l'extension du parc des expositions de Paris-Nord Villepinte (documents 11, 12 et 13) et la

création d'un quartier d'affaires Aérotrópolis (document 11 et 12) qui compléterait Roissypôle sont autant de projets qui visent à faire de Roissy un véritable pôle puissant. De nombreux congrès internationaux pourraient être organisés à Roissy, renforçant Paris dans ses fonctions de ville mondiale à la pointe de l'innovation (voir le chapitre 6). De même, le projet ferroviaire Euro Carex permettrait de placer Paris au cœur du trafic fret européen à grande vitesse, puisque le nœud parisien constituerait le centre du réseau entre l'Europe du Sud et l'Europe rhénane.

Le Grand Roissy se fixe donc pour objectif de diversifier les fonctions de cet espace jusqu'ici dominé par la fonction aéroportuaire. En réalité, il s'agit de constituer une véritable ville aéroportuaire concentrant l'ensemble des fonctions urbaines. Il s'inscrit dans le renforcement du processus de métropolisation de Paris (chapitres 3 et 6). À cet égard, il pourrait être intéressant de comparer le cas de Roissy avec celui d'une ville (celle où est situé le lycée) afin d'identifier, à partir des documents 12 et 14, quelles activités se retrouvent et quelles activités manquent.

Les principaux facteurs de localisation de ces activités sont la proximité de l'aéroport et l'existence d'une importante réserve de terrains. Le document 12 évoque, par exemple, la stratégie de Fedex qui cherche à faire de Roissy son hub européen en renforçant ses activités logistiques. La création d'Aérolians, l'extension du Parc des expositions de Villepinte, le lancement d'Europa-City sont d'autres projets qui cherchent à profiter de l'espace disponible autour de l'aéroport, espace qui « fait défaut aux abords des autres grands aéroports européens ».

Les projets du Grand Roissy cherchent à apporter des solutions aux problèmes rencontrés par la croissance de l'aéroport. Ainsi les projets visant à lutter contre la saturation de Roissy reposent tout d'abord sur une meilleure desserte : projet d'un contournement routier, d'une nouvelle gare RER et d'un train express reliant Paris et l'aéroport en 20 minutes (document 11). Il s'agirait ensuite de repositionner le fret aérien sur le réseau ferroviaire avec une gare TGV spécialisée (document 11). Enfin, il pourrait être envisagé de déconcentrer Roissy par la création d'un troisième aéroport autour de Paris : cet aspect n'apparaît pas dans les documents, mais il est possible de demander aux élèves une recherche plus approfondie en salle informatique. Le projet Carex est le seul projet qui s'inscrit dans une logique de développement durable puisque le transport ferroviaire (plus propre) se substituerait au transport aérien. On peut également citer le projet de création d'une zone boisée pour gérer les nuisances, mais il s'agit là d'un projet de moindre envergure (document 11).

**Bilan 3.** Roissy-CDG est aujourd'hui au bord de la saturation et des solutions doivent être envisagées pour déconcentrer le hub sans toutefois l'affaiblir. Les projets à l'étude ou mis en œuvre vont dans ce sens. Tout d'abord, certains projets visent à améliorer la desserte et donc l'accessibilité au hub (le fonctionnement de l'aéroport sera donc facilité). Les modes de transport choisis sont durables (mode ferroviaire) et tournés vers la demande parisienne (Charles de Gaulle Express, nouvelle gare RER). Cela dit, les projets vont en réalité bien plus loin encore : il s'agit de constituer une véritable ville aéroportuaire concentrant l'ensemble des fonctions urbaines (centre commercial, complexe cinématographique, bureaux, équipements culturels et de loisirs...). L'aéroport de Roissy se transforme progressivement en espace tertiaire majeur.

### ÉTUDE DE CAS 2

p. 124-129

#### Comment faire du plateau de Saclay un territoire de l'innovation de niveau mondial ?

Au cœur de l'Île-de-France, le plateau de Saclay constitue un pôle d'innovation de premier ordre à l'échelle nationale. Constitué progressivement à partir de l'installation du CNRS en 1946, le plateau regroupe aujourd'hui des centaines d'établissements d'enseignement et de formation, de centres de recherche et d'entreprises. Son ampleur incomparable le place au cœur du projet du Grand Paris qui devrait participer à en faire la « Silicon Valley à la française » que Nicolas Sarkozy appelait de ses vœux en 2010. C'est ce qui fait du plateau de Saclay un territoire idéal pour l'étude de cas centrée sur un territoire de l'innovation.

Cette étude de cas doit être réalisée en trois heures, chacune de ses trois parties étant idéalement traitée en une heure. La première partie montre la large palette d'activités présentes sur le plateau de Saclay et la synergie existant entre les établissements dans le cadre notamment des clusters. La deuxième partie s'intéresse aux acteurs qui font l'aménagement du territoire de l'innovation, qui vivent sur le plateau, qui conçoivent ou valorisent les produits de la recherche. Ces acteurs investissent, travaillent ou profitent de l'innovation générée sur le plateau. La troisième partie s'interroge sur les défis auxquels cet espace doit faire face pour devenir l'un des premiers territoires de l'innovation du monde et pour se mettre au service de la croissance économique.

## 1. Quelles activités font du plateau de Saclay un territoire de l'innovation ? p. 124-125

### ● *Présentation*

Un territoire de l'innovation fait se rencontrer et coopérer, des établissements d'enseignement qui forment un vivier de chercheurs, des laboratoires de recherche qui développent l'innovation en amont, et des entreprises qui valorisent les produits de la recherche. Cette synergie à trois pôles se retrouve dans de nombreux domaines de recherche à Saclay, chacun de ces domaines formant un cluster spécialisé. Le pôle de compétitivité Systematic vise par exemple à dominer le marché des « systèmes complexes ». La recherche publique trouve également sa place avec par exemple le CEA, qui constitue l'un des piliers du développement du plateau de Saclay. Ces activités de commandement – industrie de pointe et tertiaire supérieur – cohabitent avec l'activité agricole résiduelle de cette traditionnelle terre à blé qu'est le plateau. Menacées par le succès de ce territoire de l'innovation, l'agriculture céréalière et la forêt sont enserrées dans des zones protégées de toute construction mais dont l'étendue reste trop limitée selon leurs défenseurs.

### ● *Réponses aux questions*

C'est la coopération entre les universités et les grandes écoles, les laboratoires de recherche publics ou privés et les entreprises qui fait naître un territoire de l'innovation. On trouve ici ces différents établissements. Le projet Campus Paris-Saclay permet de réunir de nombreux établissements d'enseignement, souvent prestigieux, dans un grand pôle capable de générer de la synergie et de la visibilité dans les classements internationaux. Le pôle Systematic montre une autre synergie, celle du cluster qui doit valoriser les fruits de la recherche dans un domaine spécialisé, celui des « systèmes complexes ». Enfin l'agriculture continue d'être pratiquée sur le plateau : une agriculture céréalière d'exportation, très intégrée à l'agribusiness, mais aussi, et depuis peu, une polyculture biologique destinée aux habitants du plateau et d'ailleurs. L'agriculture permet à ce large territoire partiellement périurbain de rester polyvalent.

Traditionnellement, le plateau de Saclay est marqué par la culture céréalière comme l'ancienneté de la « ferme de la Martinière » le prouve (doc. 5). Les paysages agricoles ont cependant cédé le pas devant des paysages typiques de la périurbanisation autour du CEA : de grands axes de circulation routière, des champs, des laboratoires, des usines et des bureaux. Les champs sont donc mités, depuis les années 1950, par les installations successives d'établissements participant à faire du plateau de Saclay un territoire de l'innovation.

Le pôle de compétitivité Systematic Paris région a été lancé dans le cadre de la politique de création de clusters, soutenus par l'État en 2005, et il fait partie des six pôles mondiaux, susceptibles d'être visibles à l'échelle mondiale. Son premier objectif est de rassembler des centres de recherche et des entreprises afin de stimuler l'innovation dans des « marchés applicatifs à forte valeur sociétale », c'est-à-dire dans des domaines de recherche appliquée pour lesquels la demande des particuliers est forte.

Le plateau de Saclay abrite de nombreux établissements d'enseignement supérieur, que ce soient des universités ou des grandes écoles, qu'ils soient publics ou privés. Mais ce sont des établissements majoritairement prestigieux à l'image de l'ENS (École normale supérieure), de l'école HEC (Hautes études commerciales), ou de Centrale Paris (école d'ingénieurs) accessibles à l'issue de concours très sélectifs. L'université Paris-Sud, à Orsay, est également reconnue à l'échelle

internationale, elle est d'ailleurs l'une des rares à apparaître dans les cent premières universités du classement de Shanghai. Les formations dispensées sur le plateau de Saclay sont donc des formations exigeantes, qui accueillent des étudiants se destinant à travailler dans des activités de commandement.

L'agriculture est menacée, sur le plateau de Saclay, par une urbanisation galopante « en mitage », favorisée par le succès de ce territoire de l'innovation qui attire de façon croissante entreprises et populations. Cette agriculture est traditionnellement exportatrice et céréalière, c'est une agriculture moderne, qui bénéficie ici de sols très fertiles, capables de rendements exceptionnels à grands renforts d'intrants. À côté de cela, une agriculture biologique fait timidement son apparition afin de satisfaire la demande des populations vivant sur le plateau, soucieuses de la qualité des produits alimentaires qu'elles consomment et désireuses de renouer avec des filières d'approvisionnement plus courtes.

**Bilan 1.** Le plateau de Saclay devient donc un territoire de l'innovation incontournable du fait de son ampleur géographique, de ses multiples projets de coopération entre établissements qui mènent à une synergie particulièrement efficace pour produire de l'innovation et la valoriser. Source potentielle de croissance économique, ce territoire abrite aussi des activités plus traditionnelles, comme l'agriculture, et des paysages forestiers qui peuvent être mis en danger par une urbanisation qui découle du succès du plateau. C'est ce qui explique les politiques de protection des espaces naturels et agricoles rendus inconstructibles, sanctuaires étroits qui témoignent des activités passées de cet espace dynamique en pleine mutation.

## 2. Quels acteurs font du plateau de Saclay un territoire de l'innovation p. 126-127

Le succès du plateau de Saclay n'est pas spontané, il découle d'un volontarisme étatique qui y a fait apparaître le CNRS en 1946, puis le CEA en 1952 et continue de rapprocher dans un vaste périmètre des établissements déjà présents pour en attirer de nouveaux. Plus le plateau réunit des entreprises susceptibles de valoriser la recherche produite dans les laboratoires, plus les investissements de l'État, et des collectivités territoriales, apparaissent comme rentables. Cette partie de l'étude de cas permet donc de faire prendre conscience aux élèves du rôle des acteurs publics et privés dans la naissance et le développement d'un territoire de l'innovation et l'importance d'une concertation entre ces acteurs pour rendre les projets cohérents et porteurs. Les documents choisis montrent précisément le foisonnement des projets : universitaires, scientifiques et urbanistiques entre autres, et la nécessité pour les pouvoirs publics d'organiser les transports adéquats pour irriguer ce territoire.

### ● *Réponses aux questions*

Le plateau attire des écoles et des centres de recherche du fait de la présence ancienne d'établissements d'enseignement dans cet espace, devenu une pépinière de talents scientifiques. La constitution spontanée d'un pôle s'accompagne désormais du projet volontariste du Campus Paris-Saclay qui cherche à créer plus de coopération et de synergie entre tous ces établissements. Écoles et centres de recherche ont tout intérêt, pour leur visibilité nationale et internationale, à s'intégrer à ce pôle dynamique. Les entreprises qui ont besoin de développer des innovations peuvent valoriser ici les produits de la recherche grâce à la présence de nombreux laboratoires. Enfin, le projet du Grand Paris qui consiste à développer des axes de transports en commun circulaires en banlieue parisienne bénéficiera tout particulièrement au plateau qui est l'un des pôles-phares du projet.

La recherche et développement dans l'entreprise Danone se concentre sur la conception d'aliments ayant des qualités gustatives et nutritionnelles susceptibles de séduire les consommateurs. L'entreprise met en avant la recherche des « bénéfices santé » qui pourront être mis en avant par les services marketing afin de satisfaire une population de plus en plus soucieuse de consommer des produits bons pour le corps. La recherche se focalise ici sur les eaux et les produits laitiers, avec par exemple des travaux sur les bactéries probiotiques.

L'État et les collectivités territoriales donnent des impulsions au développement du plateau. L'État investit ainsi 850 millions d'euros dans le plan Campus et 1 milliard au titre des initiatives d'excellence (IDEX)

qui visent à faire émerger des pôles disciplinaires de recherche internationalement reconnus. L'État investit également dans le projet de transports du Grand Paris, de même que la région Île-de-France. La construction de logements pour accueillir les populations qui travaillent ou étudient sur le plateau relève en revanche des municipalités comme Palaiseau, qui a choisi d'inscrire le développement de nouveaux quartiers, comme celui de Camille Claudel, dans le cadre du développement durable. La communauté d'agglomération du plateau travaille aussi sur ces problématiques.

Tout d'abord, les aménagements en matière de transport sont ceux qui s'inscrivent dans le projet du Grand Paris, avec la construction d'un axe du RER (Réseau express régional) circulaire qui passe notamment par le plateau de Saclay, la première partie du tronçon devant prioritairement le desservir. **À une échelle plus fine, c'est aussi le développement de moyens de transport collectifs permettant le déplacement des populations vivant sur le plateau avec les réseaux de tramways et les lignes de bus faisant le lien entre les communes du plateau.** Les réseaux routiers sont également rénovés afin d'anticiper l'augmentation du trafic dans cet espace.

Le plateau de Saclay n'est pas qu'un territoire de l'innovation, c'est aussi un territoire du quotidien pour les habitants des nombreuses communes des Yvelines et de l'Essonne qui le constituent. La construction d'un écoquartier à Palaiseau prend en compte cette dimension : offrir un cadre de vie agréable, des aménités et des logements HQE donne une dimension plus humaine au plateau. Concevoir ces aménagements est nécessaire pour faire du plateau de Saclay un territoire à vivre pour les populations attirées par le pôle de Saclay pour ses emplois et ses écoles. Une économie résidentielle s'y développe donc aussi autour de commerces et de services aux habitants.

**Bilan 2.** Les acteurs qui font vivre le plateau de Saclay sont donc multiples et agissent à différents niveaux. Les pouvoirs publics (État et collectivités territoriales) participent au financement de projets d'infrastructures ou de coopération entre établissements d'enseignement dans le cadre du Campus-Saclay. Les entreprises investissent, mues par la proximité de nombreux laboratoires dont elles veulent valoriser commercialement la recherche, ou bien par la volonté de développer leur propre R&D comme Danone. Les populations y sont attirées par les emplois de plus en plus nombreux qui y sont créés, par les perspectives d'études, mais aussi par un cadre de vie agréable grâce au maintien d'espaces verts et à la création de logements respectant des normes environnementales.

### 3. À quels défis le plateau de Saclay doit-il faire face ?

p. 128-129

#### ● **Présentation**

Le plateau de Saclay constitue une priorité nationale, c'est du fait de l'importance donnée à l'économie de la connaissance dans la stratégie de croissance française. Cette stratégie vise à démarquer les économies européennes mûres des économies émergentes qui accusent encore un retard technologique. À cet égard, la France, comme l'UE en général, se trouve cependant désavantagée dans les comparaisons avec les États-Unis ou des pays asiatiques comme le Japon ou la Corée du Sud qui ont fait de l'économie de la connaissance un socle solide pour dynamiser leur économie et leur permettre de surmonter la crise. Le plateau doit donc être le lieu d'une innovation technologique porteuse de croissance, visible à l'échelle internationale et entraînant l'ensemble du pays, voire de l'UE, dans une dynamique positive. C'est pourquoi il faut agir sur tous les facteurs favorisant l'émergence de ce grand pôle : l'inscription dans un réseau de transport qui en facilite l'accès, l'attraction des étudiants étrangers, la constitution de clusters spécialisés dans des domaines de haute technicité, la coopération avec d'autres pôles d'excellence étrangers, etc. **Les défis sont à la hauteur des ambitions qui consistent à faire une place de choix à la France dans une économie mondiale en pleine mutation.**

#### ● **Réponses aux questions**

Le plateau de Saclay peut contribuer à la croissance française en étant à l'origine de la création d'emplois qualifiés afin de retenir les « cerveaux » en France et de valoriser leurs compétences, mais aussi dans la perspective d'une réduction du chômage par la spécialisation dans

des activités de haute valeur ajoutée pour lesquelles la concurrence des pays émergents reste, pour l'instant, limitée. Il participe également à la croissance française en produisant de l'innovation dans des secteurs porteurs comme les technologies de l'information ou l'usage de nouvelles sources d'énergie par exemple qui offrent des réponses aux défis technologiques contemporains. Les entreprises valorisant les fruits de cette recherche créent de la richesse, donc de la croissance.

L'entreprise Nanomakers met au point des matériaux utilisables dans l'industrie électronique de haut niveau qui doivent améliorer la résistance de nombreux produits. La recherche a donc ici une application commerciale directe : les matériaux obtenus sont vendus à des industriels, notamment japonais et américains, ce qui participe à la croissance du PIB français. La création de 200 emplois attendue participe également à la croissance puisque le chômage est la cible des pouvoirs publics dans la perspective d'une relance de l'économie française (baisse des dépenses en allocations chômage, relance de la consommation, etc.).

Les deux grands défis identifiés par le cabinet d'études Deloitte pour faire du plateau de Saclay l'un des dix premiers clusters mondiaux sont la capacité à attirer les capitaux et les cerveaux. Il faut donc que le plateau soit attractif pour les investisseurs, les créateurs d'entreprises qui y verraient un eldorado technologique, mais aussi que les chercheurs et les étudiants les plus talentueux, qu'ils soient français ou étrangers, soient désireux d'y travailler. Cela suppose que le plateau s'impose comme un territoire de l'innovation plein de promesses.

L'un des tronçons du métro aérien du Grand Paris dessert spécifiquement le plateau de Saclay, qui est l'un des pôles structurant le projet et il est planifié pour fonctionner à partir de 2020 après avoir été désigné comme un objectif prioritaire. Ce projet améliorera l'accessibilité du plateau de Saclay en le reliant mieux à la métropole mondiale qu'est Paris, qui est elle-même au cœur des réseaux qui constituent la mondialisation. Cela rendrait ce territoire de l'innovation plus attractif pour les entreprises, mais aussi pour les étudiants et les employés, facteur essentiel pour en faire l'un des premiers clusters mondiaux.

L'Université Paris-Sud-Orsay a des liens privilégiés tout d'abord avec d'autres campus européens, ce qui s'explique par la coopération universitaire étroite dans le cadre de l'UE où les diplômés ont été harmonisés par la réforme LMD (Licence-Master-Doctorat). L'Allemagne, l'Italie, l'Espagne ou encore le Royaume-Uni sont les pays européens dans lesquels les partenariats sont les plus nombreux du fait de la proximité géographique et culturelle. Le continent africain est également très lié à l'Université Paris-Sud-Orsay par le nombre de personnes qui viennent y étudier. Ces étudiants viennent notamment d'anciennes colonies françaises et sont souvent francophones. L'Asie est également une source majeure d'étudiants, tandis que les universités américaines sont nombreuses à avoir signé des partenariats qui permettent entre autres à l'Université Paris-Sud-Orsay d'y envoyer des étudiants dans le cadre d'échanges. Cette géographie témoigne bien des lieux où l'influence de cette université, et de la France en général, s'exerce, et de la domination des pays développés dans le domaine universitaire.

**Bilan 3.** Le plateau de Saclay est donc perçu par les pouvoirs publics comme un espoir dans la stratégie de développement d'une économie de la connaissance en France qui lui permet de faire face à la crise et d'exister dans la géoéconomie mondiale actuelle. Pour parvenir à ce résultat, on développe l'accessibilité de cet espace dans le cadre du projet du Grand Paris, on attire des entreprises innovantes susceptibles de contribuer à la croissance française, on noue des partenariats universitaires dans toutes les parties du monde afin notamment d'attirer les cerveaux capables de faire avancer la recherche. Les investissements de l'État et des collectivités territoriales donnent l'impulsion qui doit faire décoller ce territoire de l'innovation.

### ÉTUDE DE CAS 3

p. 130-135

#### **Comment l'espace agricole du Bassin parisien s'intègre-t-il dans la mondialisation ?**

Le Bassin parisien est un exemple idéal pour étudier un espace de production agricole et ce pour trois raisons.

D'abord, il est aujourd'hui l'un des grands greniers de la planète, l'un des mieux intégrés dans la mondialisation. À l'échelle nationale, il

appartient à l'un des trois grands types de région agricole : la grande culture céréalière qui, depuis 50 ans, s'est fortement modernisée. La mécanisation, l'emploi massif des produits de la chimie et de l'irrigation, les progrès de la recherche et de la formation des agriculteurs ont en effet amené l'agriculture du Bassin parisien à augmenter sa productivité, à se spécialiser et à uniformiser ses paysages.

L'autre intérêt de l'étude du cas du Bassin parisien provient du fait que ses activités agricoles, qui sont parmi les plus compétitives, permettent à la France de se hisser au rang de 1<sup>er</sup> producteur de l'UE et 3<sup>e</sup> exportateur mondial. Cette agriculture s'appuie sur une puissante industrie agroalimentaire (IAA) qui est le premier secteur industriel français. Les IAA valorisent fortement la production agricole du Bassin parisien.

Cependant, l'agriculture du Bassin parisien doit relever un certain nombre de défis, notamment environnementaux. L'agriculture productiviste qui y est pratiquée est contestée car ses pratiques portent parfois atteinte à l'environnement, de sorte que la PAC (Politique agricole commune) incite à y développer l'agriculture raisonnée en conditionnant le versement des aides au respect de normes environnementales.

## 1. En quoi le Bassin parisien est-il un espace agricole performant ?

p. 130-131

### ● Présentation

Un espace de production agricole est un espace où l'agriculture produit des richesses. Dans cet espace, l'agriculture n'est pas la seule source de richesse, mais elle y est très performante. Pour le démontrer, les élèves disposent de quatre documents. Le document 1 présente les chiffres contextualisés de la forte productivité du Bassin parisien : le Bassin parisien est l'espace où la part des agriculteurs exploitants est l'une des plus faibles de France et, concomitamment, où les rendements céréaliers sont les plus élevés (jusqu'à plus de 75 quintaux/hectare). Le document 2 présente un paysage de grande culture céréalière : ce document va permettre d'expliquer aux élèves que cet espace de production agricole s'est à la fois spécialisé et uniformisé. C'est la traduction spatiale d'une agriculture modernisée. Le document 3 est un zoom de la carte 2 p. 137 avec les limites approximatives du Bassin parisien qui, on le voit, est dominé par la grande culture, mais comporte aussi des activités agricoles de type polyculture et viticulture. Le document 4 est un extrait d'ouvrage de géographie universitaire qui va permettre d'analyser les caractéristiques de l'agriculture productiviste, une agriculture à hauts rendements.

### ● Réponses aux questions

Les trois grands types d'agriculture pratiqués dans le Bassin parisien sont la grande culture céréalière (en orange dans le document 1), les cultures spécialisées (en pourpre) et la polyculture. Les revenus les plus élevés correspondent à la grande culture céréalière.

L'espace agricole du Bassin parisien est transformé par l'agriculture, comme le montre le document 2. L'agriculture intensive a fait reculer les haies et adapter les parcelles au travail des engins agricoles. Les silos se sont multipliés. Il s'agit là à la fois d'une spécialisation et d'une uniformisation du paysage au service du marché. Il s'agit là d'un signe de la performance de l'agriculture du Bassin parisien.

L'agriculture du Bassin parisien est une agriculture productiviste car celle-ci cherche à augmenter la productivité et les rendements. D'après le document 1, on apprend que le Bassin parisien est l'espace de production agricole où la part des agriculteurs exploitants dans la population active est l'une des plus faibles de France et, concomitamment, où les rendements céréaliers sont les plus élevés (jusqu'à plus de 75 quintaux/hectare). Le document 2 montre que l'espace de production agricole est aménagé dans le but d'augmenter les rendements. Et le document 4, qui confirme que « 29 % des exploitations ont plus de 100 hectares et la taille moyenne de 72 hectares » dans la région Centre, revient sur les hautes performances du Bassin parisien.

**Bilan 1.** Le Bassin parisien est un espace performant car la grande culture céréalière y est pratiquée et que ses rendements sont très élevés (jusqu'à plus de 75 quintaux/hectare). Cette céréaliculture qui forme le cœur de l'agriculture productiviste du Bassin parisien a transformé l'espace agricole qu'est le Bassin parisien : la spécialisation et l'uniformisation de son paysage en témoignent.

## 2. En quoi les activités agricoles du Bassin parisien sont-elles compétitives ?

p. 132-133

### ● Présentation

Le Bassin parisien est un espace agricole où les activités sont très compétitives. Pour le démontrer, les élèves disposent de cinq documents. Le document 1 est la photographie de l'usine de frites surgelées McCain : l'intérêt de ce document est de comprendre les facteurs de localisation de la plus grosse unité de production au monde à... Matougues dans la Marne. Le document 2 est un extrait d'ouvrage de géographie universitaire qui décrit la situation du Bassin parisien, considéré comme « l'hinterland céréalière des ports de la Northern Range ». Le document 7 s'inscrit, d'une certaine manière, dans la continuité du document 2 : le train, qui figure dans ce dernier, peut potentiellement acheminer les céréales à Rouen qui est le premier port exportateur de céréales de l'UE. Le document 8 possède deux intérêts : il représente l'intégration du Bassin parisien dans la mondialisation en figurant les ports et marchés d'intérêt national et il montre que son agriculture s'appuie sur l'industrie agroalimentaire. Le document 9 présente quelques résultats économiques en matière de production : que ce soit en production ou en superficie, la France est le premier producteur de colza et de céréales.

### ● Réponses aux questions

Plusieurs aménagements intègrent le Bassin parisien dans la mondialisation : les sièges sociaux de firmes agroalimentaire (document 8), leurs usines de production (documents 5 et 8), les ports exportateurs (documents 7 et 8) et les marchés d'intérêt national (document 8).

Les informations montrant que l'agriculture du Bassin parisien s'appuie sur une puissante industrie agroalimentaire sont multiples. Le document 5 montre l'implantation à proximité d'importantes voies de communication de l'usine McCain. Les documents 5 et 6 rappellent que le Bassin parisien peut être considéré comme « l'hinterland céréalière des ports de la Northern Range » ; d'ailleurs, Rouen est le premier port exportateur de céréales de l'UE : ces céréales sont transformées à l'extérieur de l'UE. Le document 8 montre aussi que l'agriculture du Bassin parisien s'appuie sur une puissante industrie agroalimentaire : la concentration dans un même espace de sièges sociaux, d'usines de production, de centre de recherches, de ports exportateurs et de marchés d'intérêt national permet à l'agriculture du Bassin parisien d'être un point fort du commerce extérieur.

La France est une grande puissance agricole car elle est le premier producteur agricole de l'UE, comme c'est le cas, par exemple, pour les céréales et le colza (document 9).

**Bilan 2.** L'espace agricole du Bassin parisien est intégré dans la mondialisation. D'abord, parce qu'il s'appuie sur une puissante industrie agroalimentaire. La concentration dans un même espace de sièges sociaux, d'usines de production, de centre de recherches, de ports exportateurs et de marchés d'intérêt national permet à l'agriculture du Bassin parisien d'être un point fort du commerce extérieur. Ensuite parce que la France est le premier producteur agricole de l'UE, comme c'est le cas, par exemple, pour les céréales et le colza.

## 3. À quels défis l'agriculture du Bassin parisien doit-elle faire face ?

p. 134-135

### ● Présentation

L'agriculture du Bassin parisien doit faire face à des défis sociaux et environnementaux. Pour le démontrer, les élèves disposent de plus de cinq documents. Les documents 10, 11 et 13 portent sur les défis sociaux. Le document 10 présente les chiffres contextualisés du revenu annuel moyen avant impôt des agriculteurs entre 2009 et 2011. Le document 11 s'intéresse aux aides versées par l'Union européenne, des aides qui favorisent le Bassin parisien puisqu'elles sont calculées en fonction de la taille de la ferme et des rendements. Le document 13 est la couverture de l'hebdomadaire *Télérama* qui titre sur la disparition du monde paysan : les élèves pourront s'interroger sur le profil de paysan qui disparaît et nuancer son message en justifiant que les agriculteurs du Bassin parisien ne sont pas menacés de disparition. Les documents 12 et 14 portent sur les défis environnementaux. Dans le Bassin parisien, le travail agricole tend à son tour à se simplifier, mais la concentration de nitrates dans les eaux souterraines demeure élevée.

## ● Réponses aux questions

Les revenus des agriculteurs du Bassin parisien sont très élevés, comme le montre le document 10. Du nord de la région Centre jusqu'à la Picardie, le revenu annuel moyen avant impôt des agriculteurs entre 2009 et 2011 est supérieur à 30 000 euros quand il est inférieur à 20 000 dans le Sud-Ouest français.

D'après l'extrait de l'article de *Libération*, la Politique agricole commune représente une manne financière (« une vraie rente ») pour ces agriculteurs qui sont aidés à la hauteur de la taille de la ferme et de ses rendements. Le document 1b page 130 et le repère B page 140 donnent des éléments d'information nécessaires à la compréhension de la situation.

D'après le document 14, l'agriculture peut porter atteinte à l'environnement. La concentration de nitrates dans les eaux souterraines demeure élevée (« forte »).

La simplification du travail agricole a des conséquences sociale et environnementale, le rapport duquel est extrait le document 12 le résume clairement : « En grandes cultures, la superficie qu'un agriculteur peut exploiter seul a augmenté régulièrement au cours des cinquante dernières années. Cette tendance se poursuit aujourd'hui avec des équipements plus performants (puissance et largeur de travail) et un nombre d'opérations culturales qui diminue. Les évolutions techniques et génétiques permettent d'envisager, dans les prochaines années, une simplification accrue du travail. Les itinéraires techniques se sont également simplifiés et les rotations raccourcies grâce à l'utilisation des herbicides : les surfaces en herbe se sont réduites, les légumineuses et les plantes sarclées fourragères ont été abandonnées. La gestion des adventices et des maladies se fait de plus en plus par les seuls produits phytosanitaires. »

**Bilan 3.** L'agriculture du Bassin parisien doit faire face à des défis sociaux et environnementaux. Ses agriculteurs ne sont pas concernés par la disparition des paysans, bien au contraire la Politique agricole commune les aide alors que, d'après une certaine partie de l'opinion publique, leurs bénéfices sont déjà importants. En outre, le travail agricole est épuisant pour les sols comme l'indique la concentration élevée de nitrates dans les eaux souterraines.

## CARTE 1

p. 136

### Dynamiques des espaces productifs et mondialisation

#### Décrire

Cette carte montre l'intégration de l'espace français à des logiques économiques européennes et mondiales et l'impact de ce phénomène sur les mutations des espaces productifs.

Les données sur le commerce extérieur ou sur les IDE entrants attestent de l'intégration de l'espace français à un espace économique européen et mondial. Les connexions maritimes et terrestres avec le marché européen et mondial permettent de matérialiser l'intégration de la France à des réseaux d'échanges internationaux.

La première partie de la légende, « Des espaces productifs en pleine mutation », introduit l'idée que tous les espaces ne sont pas égaux face à ces processus. Paris et les espaces métropolisés sont plutôt renforcés en tant qu'espaces moteurs. À la périphérie des grandes villes, une ruralité dynamique tire aussi des avantages des processus en cours. Les régions rurales enclavées connaissent un déclin accéléré.

La carte donne des facteurs de localisation : il est assez aisé de montrer que les espaces dynamiques sont toujours des espaces accessibles, avec une métropole qui organise les flux entre son espace régional et l'espace européen.

La carte révèle aussi le poids de l'économie de la connaissance promue par la stratégie de Lisbonne dans la réorganisation des espaces productifs : « espaces dynamisés par une mise en réseau d'entreprises », « pôle majeur de l'innovation française », « reconversion industrielle réussie autour de pôles innovants ».

• Les espaces dynamiques sont d'abord l'Île-de-France et les grandes métropoles régionales (autour de Lyon, Lille mais aussi autour des principales métropoles de l'Ouest de la France). Les zones rurales qui sont situées à la périphérie de ces métropoles ou qui suivent les axes de communication principaux du pays sont généralement dynamiques.

Les espaces les moins dynamiques sont des espaces intérieurs isolés, éloignés des grandes villes et des principaux axes de communication : sud du Massif central, Corse, Bretagne intérieure et diagonale du vide des Landes aux Ardennes.

• De multiples aménagements témoignent de l'intégration de l'espace français à l'économie européenne et mondiale : ZIP, aéroports, voies de communication vers l'Europe rhénane etc. Les échanges commerciaux intenses et les IDE étrangers en France témoignent également de cette intégration.

#### Passer au cours

Quels sont les principaux espaces productifs français ? Quels sont leurs facteurs de localisation ? (Cours 1, 2 et 3)

En quoi la France est-elle une grande puissance économique ? (Cours 1, 2 et 3)

Quels sont les limites et les défis auxquels les espaces productifs français doivent faire face ? (Cours 1, 2 et 3)

## CARTE 2

p. 137

### Dynamique des espaces agricoles et mondialisation

#### Décrire

L'objectif de cette carte est de montrer comment les espaces agricoles français sont transformés sous l'effet de la mondialisation. La carte pointe les atouts du territoire qui permettent à la France d'être une puissance exportatrice : une agriculture diversifiée, avec des produits de qualité (les AOC ne sont pas notés de façon exhaustive) et des infrastructures pour exporter. L'innovation est visible avec l'INRA et le pôle de compétitivité « Céréales Vallée ». Les régions qui ont été identifiées comme enclavées et peu rentables, voire en cours de désertification ne rendent évidemment pas compte d'un jugement de valeur, mais de la volonté de montrer que dans le cadre d'une agriculture compétitive, les régions aux fortes contraintes (la pente par exemple) ont du mal à s'intégrer aux flux mondialisés. La carte pointe aussi les enjeux du développement durable : outre la pollution, il s'agit de montrer le retard dans la production de produits biologiques, que la France est contrainte d'importer pour satisfaire la demande. D'autres pays européens apparaissent ainsi comme des concurrents sérieux. C'est notamment le cas de l'Allemagne, qui talonne la France pour la 1<sup>re</sup> place européenne pour l'agriculture.

• On distingue trois grands types de régions agricoles : celles pratiquant la grande culture céréalière (Bassins parisien et aquitain), celles pratiquant l'élevage intensif souvent hors-sol (Bretagne) et celles tournées vers les cultures spécialisées (fruits, légumes, vin), comme dans les vallées et la région méditerranéenne, car la production tournée vers l'exportation est issue d'exploitations en lien direct avec des industries agroalimentaires (Bassin parisien, Bretagne). Les atouts naturels n'expliquent donc pas entièrement cette spécialisation.

• Plusieurs informations indiquent la forte intégration de l'agriculture française dans la mondialisation, comme, par exemple, les flux d'exportations de produits agricoles et la plaque tournante de l'import-export de denrées agricoles. Certains vins s'adaptent à la demande d'une clientèle étrangère. La France cherche, en outre, à se démarquer en mettant en avant le goût et les « terroirs » avec les AOC. Cela peut séduire aussi les marchés étrangers (Roquefort, Cognac, etc.).

#### Passer au cours

Quels sont les principaux espaces agricoles français ?

En quoi la France est-elle une grande puissance agricole ?

Quels sont les limites et les défis auxquels les espaces agricoles français doivent faire face ?

## CARTE 3

p. 138

### Dynamiques des espaces industriels et mondialisation

#### Décrire

Cette carte permet de constater les effets de l'intégration européenne et de la mondialisation sur les espaces industriels. L'ensemble Île-de-France-Basse-Seine est renforcé en tant que première région indus-

truelle du pays. La région Rhône-Alpes ainsi que l'Alsace et la Franche-Comté bénéficient aussi de leur accessibilité par rapport à la dorsale européenne et du développement de réseaux d'entreprises dans des secteurs de pointe (vallée de la plâtrerie autour d'Yonnax). L'Arc atlantique français tente de développer aussi ces réseaux d'entreprises, mais souffre encore d'une accessibilité moins favorable.

Les régions industrielles traditionnelles connaissent un sort varié : le nord de la Lorraine a bénéficié de la proximité du Luxembourg et du dynamisme croissant de Metz (renforcé par le centre Pompidou-Metz). Les régions enclavées et éloignées des métropoles sont, par contre, délaissées et durablement handicapées.

L'effet industrialisant des métropoles, à commencer par Paris, est indiqué dans les deux premiers intitulés de la deuxième partie. Toute la troisième partie est explicitement consacrée à l'importance de l'intégration des espaces industriels français à des réseaux européens et mondiaux.

Les pôles de compétitivité peuvent aussi permettre d'introduire le rôle de l'économie de la connaissance (Stratégie de Lisbonne définie par l'UE en 2000) dans l'avènement de territoires de l'innovation industriels.

Cette carte permet enfin d'évoquer les acteurs à l'origine des espaces industriels français : les firmes nationales et étrangères favorisent les régions cumulant tous les facteurs de compétitivité, à commencer par la région parisienne et les principales métropoles régionales. Les pôles de compétitivité peuvent permettre d'évoquer le rôle des politiques européennes (Stratégie de Lisbonne) et le rôle de l'État (ce dernier peut aussi être cité à propos des centrales nucléaires).

- Les espaces industriels sont éclatés sur l'ensemble du territoire national. La ligne Le Havre-Marseille qui oppose une France de l'Est industrielle à une France de l'Ouest agricole s'est en effet largement atténuée. Les espaces industriels connaissent une métropolisation, créant ainsi des paysages spécifiques, surtout dans les périphéries des grandes villes et à proximité d'infrastructures de transports rapides et d'une main-d'œuvre très qualifiée à la recherche d'un cadre de vie agréable.

- L'industrie française s'adapte à la mondialisation. La carte présente en effet les principaux pôles de compétitivité. Ils sont le fruit d'une politique industrielle fondée sur la recherche et l'innovation et menée par les pouvoirs publics depuis les années 1950. Créés en 2005, ces pôles de compétitivité sont des associations encourageant la coopération entre les entreprises, universités et centres de recherche qui travaillent ensemble sur des projets innovants communs.

#### Passer au cours

Quels sont les principaux espaces industriels français ?

En quoi la France est-elle une grande puissance industrielle ?

Quels sont les limites et les défis auxquels les espaces industriels français doivent faire face ?

## CARTE 4

p. 139

### Dynamiques des espaces tertiaires et mondialisation

#### Décrire

Une carte montrant les espaces du tertiaire s'impose alors que l'ampleur de la tertiarisation de l'économie française fait réfléchir sur la localisation de ces activités. La grande diversité de ces dernières, et le fait qu'elles soient surtout visibles à une échelle locale (avec les technopôles par exemple) explique le caractère synthétique de cette carte. Bien sûr, le phénomène de métropolisation est mis en avant. Cependant, les villes ont été différenciées en fonction du type d'activités tertiaires pratiqué : fonctions tertiaires communes, fonctions de décision avec le secteur tertiaire supérieur (dans les métropoles uniquement). Les espaces à dominante rurale n'ont pas été oubliés, puisque les services y occupent une place toujours plus grande dans les emplois. Les facteurs de localisation sont avant tout la qualité des liaisons de communication.

- Les espaces tertiaires sont essentiellement des espaces urbains. Présentes dans l'ensemble du territoire national, les activités de services se concentrent dans les villes où la demande est forte. Plus une ville est importante, plus la gamme des services qu'elle offre est dévelop-

pée : les métropoles concentrent des activités du tertiaire supérieur, identifiable à travers les quartiers d'affaires, tandis que les autres villes n'offrent que les services de base.

- Le principal facteur de localisation des activités du tertiaire supérieur, c'est-à-dire de la branche du secteur tertiaire qui regroupe les activités stratégiques de décision, d'innovation et de recherche, c'est la concentration dans les métropoles de ce type d'activités, essentiellement dans les quartiers d'affaires. Paris domine nettement le reste du réseau urbain en ce qui concerne le tertiaire. Il concentre en effet les différentes branches du secteur, avec un poids tout particulier du tertiaire supérieur. Cela fait de Paris une ville mondiale.

- Le tourisme est un des points forts de l'économie française. La France est la première destination touristique du monde, devant les États-Unis, la Chine et l'Espagne. L'ensemble du territoire national est concerné par le tourisme qui marque aussi les paysages. Les stations balnéaires des littoraux métropolitains et ultra-marins, les stations de sports d'hiver des Alpes du Nord et des Pyrénées, les grandes métropoles et les espaces ruraux bénéficiant du tourisme vert montrent que cette activité est un outil important de l'aménagement des territoires.

#### Passer au cours

Quels sont les principaux espaces tertiaires français ?

En quoi la France est-elle une grande puissance tertiaire ?

Quels sont les limites et les défis auxquels les espaces tertiaires français doivent faire face ?

## COURS 1

p. 140-141

### Les dynamiques de localisation des activités agricoles

#### ● Présentation

Le cours 1 porte sur les dynamiques de localisation des activités agricoles. Il s'agit de démontrer que ces espaces tirent leur performance des efforts de modernisation qui ont été consentis depuis 50 ans et qui ont abouti à leur spécialisation, comme le montre le document 1, et à une uniformisation des paysages. Ce cours rappelle aussi que les activités agricoles ne peuvent être déconnectées de l'industrie agroalimentaire qui est le premier secteur industriel français : un secteur qui, comme nous l'indique le document 2, est un atout majeur du commerce extérieur français. Malgré ces performances, l'agriculture française doit faire face à une série de défis sur les plans économique, social et environnemental. Celui de la compétitivité est certainement le plus important : le document 3 et son slogan humoristique permet d'expliquer que si les prix mondiaux baissent, il est néanmoins nécessaire d'assurer aux agriculteurs des revenus satisfaisants dans une partie de l'opinion publique ; le repère B permet, quant à lui, de montrer la disparition des petites exploitations. À noter que le repère A qui présente l'évolution de la structure de la population active française depuis 1968 est un repère qui peut être réutilisé dans les cours 2 et 3.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Il est possible à l'aide des documents et repères d'interroger les élèves en suivant la même logique de questionnement que celle du cours.

Repères A et B :

Comment a évolué le poids du secteur primaire depuis 1968 ?

Quelle est la taille des exploitations agricoles en 2007 ?

Quelle conclusion peut-on tirer de la confrontation des repères A et B ?

Doc. 1 :

Localiser la Champagne sur la carte 2 page 137.

À partir de la photographie, expliquer pourquoi on peut parler de la viticulture comme d'une culture spécialisée.

Quels sont les signes dans le paysage qui indiquent qu'il s'agit d'un espace agricole modernisé ? Pourquoi peut-on dire que le paysage est uniformisé ?

Doc. 2 :

Quels sont les résultats de l'industrie agroalimentaire en 2011 ?

Dans quels secteurs les performances de l'industrie agroalimentaire sont-elles les plus fortes ?

Qui sont les principaux clients de la France en matière de vin ? Quels sont ses principaux concurrents ?

Doc. 3 :

Localiser les régions d'élevage sur la carte 2 page 137.

Pourquoi l'affiche insiste-t-elle sur la nécessité d'assurer aux agriculteurs des revenus satisfaisants ?

Pourquoi soulève-t-elle le problème de la compétitivité de l'agriculture française ?

## COURS 2

p. 142-143

### Les dynamiques de localisation des activités industrielles

#### ● Présentation

Le cours 2 porte sur les dynamiques de localisation des activités industrielles. Il est construit suivant la même logique que le cours 1. Il vise d'abord à expliquer que les espaces industriels français sont éclatés sur l'ensemble du territoire national et non plus concentrés à l'Est d'une ligne Le Havre-Marseille comme autrefois. Le document 1 présente un exemple de reconversion industriel : Dourges est aujourd'hui une plateforme multimodale construite sur un ancien site minier. Le cours 2 insiste également sur la compétitivité de l'industrie française qui est à la fois soutenue par les pouvoirs publics et qui s'ouvre sur l'extérieur. Les documents 2 et 3 ont été choisis pour illustrer la politique volontariste de l'État qui a mis en place les pôles de compétitivité en 2005, c'est-à-dire des structures favorisant la coopération entre les entreprises, les universités et les centres de recherche autour de projets innovants communs. Aerospace Valley dans les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine en est l'exemple idéal, la fiche de révision renvoyant vers son site Internet (p. 155). Enfin, le cours 2 revient sur les défis auxquels l'industrie française doit faire face, notamment la question de la désindustrialisation qui est l'objet d'importants débats (baisse de la part des emplois industriels, fermetures d'usines et délocalisations).

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Il est possible à l'aide des documents et repères d'interroger les élèves en suivant la même logique de questionnement que celle du cours.

Repères A et B :

Quels sont les principaux facteurs de localisation des activités industrielles aujourd'hui ?

D'après vous, où se localisent les industries à faible valeur ajoutée et à technologie simple ?

Comment l'emploi industriel a-t-il évolué entre 2000 et 2010 ?

Doc. 1 :

Identifier les traces de l'ancienne activité minière sur la photographie. Montrer que les espaces industriels connaissent une tertiarisation et une métropolisation.

Appliquer la définition du terme reconversion à l'espace photographié. Il est possible de s'aider des documents 6, 7 et 8 pages 24-25.

Doc. 2 et 3 :

Localiser le pôle de compétitivité Aerospace Valley dans le document 2.

Rechercher dans le cours et le repère A les facteurs de localisation d'Aerospace Valley dans les régions Midi-Pyrénées et Aquitaine.

Rechercher dans le cours et le « Ne pas confondre » (p. 155) quel est le principe d'un pôle de compétitivité.

## COURS 3

p. 144-145

### Les dynamiques de localisation des services

#### ● Présentation

Le cours 3 porte sur les dynamiques de localisation des activités tertiaires. Il est construit suivant la même logique que les cours 1 et 2. Les espaces tertiaires sont essentiellement urbains et marquent les paysages, notamment par l'existence de quartiers d'affaires comme celui de Marseille (document 1). Cela dit l'ensemble du territoire national est concerné par les services : plus une ville est importante, plus la gamme de service qu'elle offre est développée et le tourisme concerne tous les espaces, littoraux ou montagnards, urbains ou ruraux. Le document 2, qui présente Disneyland Paris, le premier site touristique français, mérite

que l'on s'y attarde : non seulement il s'agit d'un exemple d'espace tertiaire, mais aussi il est le signe de la forte compétitivité des activités tertiaires françaises. Pour autant, celles-ci doivent faire face à d'importants défis : la question de la disparition des services publics dans les espaces ruraux et les petites villes fait débat et l'essor de sérieux concurrents dans le domaine du tourisme oblige la France à s'adapter.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Il est possible à l'aide des documents et repères d'interroger les élèves en suivant la même logique de questionnement que celle du cours.

Repères A et B :

Quels sont les principaux secteurs des services en 2010 ? D'après vous, chacun de ces secteurs est-il présent dans l'ensemble du territoire national ?

Dans quelle ville se trouvent les principaux sites touristiques français ? Que peut-on en conclure quant à la localisation des activités de service en général et de tourisme en particulier ?

Doc. 1 et 2 :

Montrer que les services nécessitent des aménagements importants qui marquent les paysages.

Montrer que plus la ville est importante, plus la gamme des services qu'elle offre est développée.

Montrer que le quartier d'affaires de Marseille et Disneyland Paris comprennent une diversité d'activités de services.

## MÉTHODE 1

### Confronter des images satellite et un texte

p. 146-147

#### Sujet : Châteaurenard : un espace de production agricole dans la mondialisation

##### 1. Identifier et situer

• Le document 1 est une image satellite centrée sur la partie nord-ouest de la commune de Châteaurenard située dans le département des Bouches-du-Rhône.

Le document 2 est un texte extrait d'un magazine d'information de la même commune qui porte sur la multinationale Dôle qui a choisi de s'implanter sur son territoire.

Le document 3 est une image satellite à plus grande échelle que celle du document 1 qui porte sur les techniques de maraîchage mises en place autour de Châteaurenard (cultures sous serres, aménagements nécessaires à l'irrigation...).

##### 2. Prélever les informations

• Châteaurenard est spécialisée dans le maraîchage, c'est-à-dire dans la culture de légumes et de certains fruits.

Comme on peut le constater sur les documents 1 et 3, le maraîchage est lié à des paysages typiques de *huerta* méditerranéenne (jardin irrigué) avec un nombre important de serres et la mise en place de haies de cyprès qui servent à casser la vitesse du mistral dans cette partie ventée du Sud-Est de la France.

• D'après le document 1, la mise en valeur agricole de cette région s'explique surtout par la maîtrise de l'eau et notamment des eaux de la Durance, rivière dont la confluence avec le Rhône se situe au nord-ouest de Châteaurenard. L'ensemble de la plaine de Châteaurenard est parcouru par de nombreux canaux qui distribuent l'eau de la Durance dans les terres.

##### 3. Confronter des informations

• Le maraîchage est inséré dans une filière agroalimentaire autour de Châteaurenard car plusieurs acteurs interviennent dans la production et la commercialisation des fruits et légumes. Dans un premier temps, les producteurs récoltent des tonnages parfois importants de salades, de tomates ou de melons. Puis, des entreprises spécialisées dans le stockage des fruits et légumes, notamment la multinationale Dôle, interviennent avant leur commercialisation qui se fait notamment par le MIN de Châteaurenard, premier marché de fruits et légumes en France. Le transport des productions est organisé par des entreprises spécialisées qui assurent leur bon acheminement via les réseaux de transports nombreux autour de Châteaurenard, comme la voie ferrée ou encore l'autoroute A7 située à 10 minutes de la commune.

- Les marchés alimentés par les productions maraîchères sont situés dans toute la France et même en Europe. Ainsi, la multinationale Dôle a l'intention d'exporter des pommes vers l'Europe entière et des poires et des salades vers la Suède. Cet éloignement des marchés consommateurs de produits provenant de Châteaurenard s'explique par la proximité des grandes infrastructures de transport et de communication en partie repérables sur le document 1.
- La firme Dôle a choisi d'installer une mûrisserie de bananes à Châteaurenard pour profiter de la proximité de l'ensemble des acteurs spécialisés dans le maraîchage et de la bonne accessibilité de la commune dans le Sud-Est de la France.

#### 4. Organiser et synthétiser les informations

- Les paysages situés autour de la commune de Châteaurenard dans les Bouches-du-Rhône témoignent d'une forte artificialisation des milieux et d'une hyperspécialisation dans le maraîchage.
  - 1) Un espace de production agricole spécialisé dans la production de fruits et légumes
    - a) La commune de Châteaurenard et les alentours sont spécialisés dans le maraîchage et notamment dans la production de fruits et légumes spécifiques comme les salades, les tomates ou encore les melons.
    - b) Cette hyperspécialisation se repère aisément dans les paysages (serres, canaux d'irrigation, haies de cyprès pour lutter contre le mistral).
  - 2) Un espace de production agricole qui s'appuie sur l'industrie agro-alimentaire
    - a) Les productions maraîchères font vivre un réseau d'acteurs très diversifié (maraîchers, transporteurs, fournisseurs de palettes, grossistes).
    - b) Des entreprises de tailles diverses et notamment des multinationales comme Dôle sont installées dans les zones industrielles de Châteaurenard.

- a) La commercialisation des fruits et légumes se fait au plus près du lieu de production avec notamment le MIN de Châteaurenard.
- 3) Un espace de production agricole qui alimente des marchés proches et lointains
    - a) La *huerta* de Châteaurenard est située à proximité des grandes infrastructures de transport et de communication du Sud-Est de la France (voie ferrée, autoroute A7).
    - b) Châteaurenard qui accueille le MIN spécialisé dans les fruits et légumes est un véritable *hub* qui redistribue les productions agricoles.
    - c) L'insertion de Châteaurenard dans des réseaux de transports denses permet d'alimenter des marchés situés à proximité (et notamment le Sud de la France) ou à l'étranger (et notamment les pays d'Europe du Nord comme la Suède).

Châteaurenard et sa région sont hyperspécialisés dans le maraîchage ce qui a de nombreux impacts sur les paysages. Ce dynamisme s'explique par la concentration de nombreux acteurs qui organisent la filière agroalimentaire de la production jusqu'au transport et par une insertion dans des réseaux de transports denses et variés.

## MÉTHODE 2

### TICE Utiliser un site d'assistance au déplacement

p. 148

#### Sujet : Roissy : un aéroport accessible

##### 1. Découvrir le site

Cet exercice peut également être fait à partir du site de Mappy qui possède à peu près les mêmes fonctionnalités.

##### 2. Comparer des itinéraires

	Paris-Roissy			Créteil-Roissy			Évry-Roissy		
	distance	temps	coût <sup>1</sup>	distance	temps	coût	distance	temps	coût
<b>Voiture</b>	24 km	0 h 37	2,72 €	30 km	0 h 39	3,07 €	52 km	1 h 18	5,71 €
<b>Vélo</b>	27 km	1 h 53	0,00 €	31 km	2 h 14	0,00 €	54 km	3 h 51	0,00 €
<b>Transports en commun</b>		0 h 58	6,25 €		1 h 33	6 €		1 h 41	6,25 €

1. Le coût en transport en commun a été calculé à partir du prix d'un carnet de 10 tickets de métro (12,50 €, soit 1,25 € le ticket). Le guide tarifaire de la STIF précise que « pour les trajets banlieue-banlieue traversant Paris, le nombre de tickets est égal au nombre maximal de zones traversées (sans les compter deux fois) ». Les zones tarifaires 1-5 signifient donc que l'utilisateur traverse 5 zones et doit donc utiliser 5 tickets.

- Le moyen de transport le plus rapide est la voiture et le plus long, le vélo. Mais, financièrement, le vélo coûte beaucoup moins cher que la voiture ou les transports en commun (plus la distance augmente, plus la voiture coûte cher par rapport aux transports en commun).
- Il s'agit d'amener les élèves à comprendre que le temps de trajet n'est pas le seul critère à prendre en compte. Par exemple, pour aller de Paris *intra-muros* à Roissy, il serait plus judicieux de prendre les transports en commun : le trajet en voiture est plus long de 20 minutes (sans compter les risques d'embouteillage dans Paris). De même, par rapport au coût, se pose la question du stationnement du véhicule à Roissy.
- La durée de transport n'est pas toujours proportionnelle à la distance à parcourir car certains axes sont mieux desservis que d'autres : Créteil est comparativement moins bien desservi par les transports en commun qu'Évry.

## PRÉPA BAC

p. 149

### Croquis : L'inégale intégration des espaces productifs industriels français dans la mondialisation

#### Étape 1 Analyser le sujet

Propositions de problématique : En quoi la mondialisation a-t-elle engendré une différenciation des espaces industriels français ? ou : Comment la mondialisation a-t-elle contribué à une intégration inégale des espaces industriels français ?

#### Étape 2 Elaborer un croquis

- Quatre types d'espaces ont ici été sélectionnés : la grande culture céréalière (Bassins parisiens et aquitains), la culture et l'élevage intensif (Bretagne), les cultures spécialisées (vin et maraîchage dans les grandes vallées fluviales et en Languedoc), la polyculture et l'élevage (autres régions).
  - Le croquis est une représentation simplifiée de la carte des espaces agricoles français. Les espaces ont ainsi été regroupés selon deux principes. D'une part, le vignoble et les cultures maraîchères ne forment plus qu'une seule catégorie puisque ce sont deux cultures intensives et spécialisées concentrées dans les mêmes espaces. De même, l'élevage intensif hors-sol a été regroupé avec la culture intensive en Bretagne sous un seul figuré.
  - Les infrastructures de transport (autoroutes, ports) ont été représentées sur le croquis, ainsi que les flux d'exportation et d'importations de produits agricoles biologiques. La pollution des eaux par les pesticides a aussi été retenue. Enfin, les régions enclavées ou en cours de désertification rurale ont été représentées mais avec une autre formulation : « progression de la friche ou reboisement ».

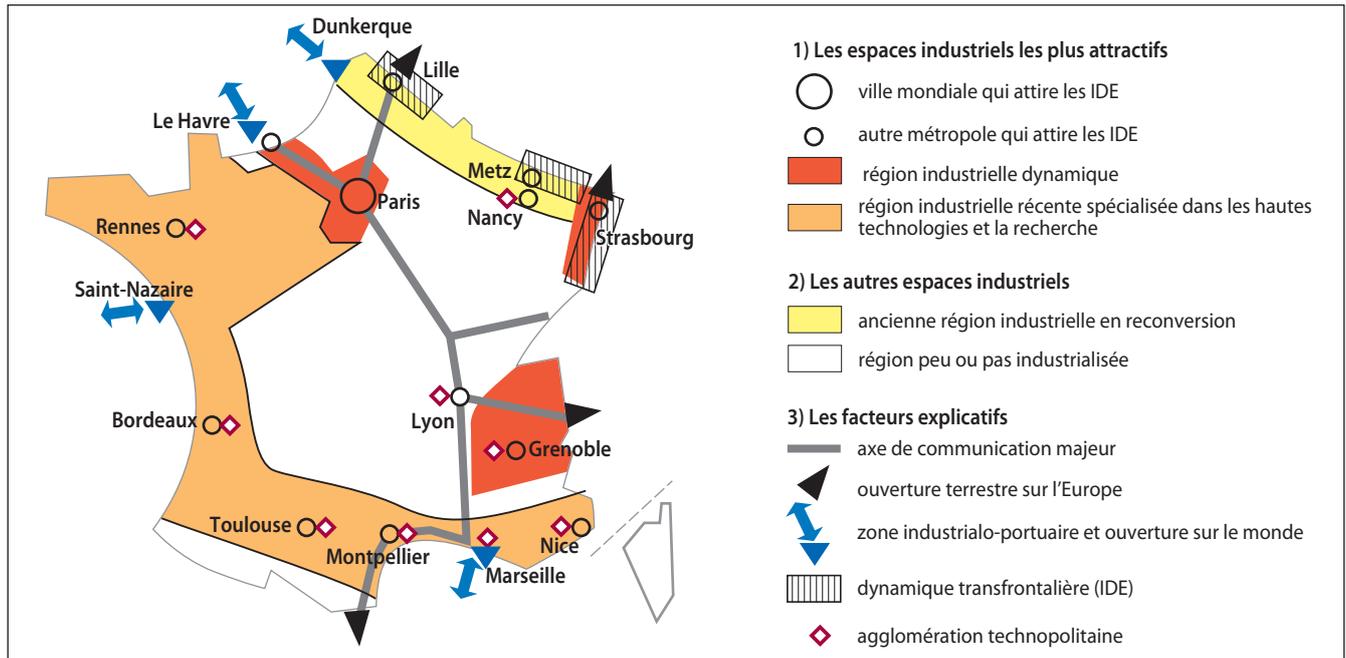
#### Étape 3 Réaliser le croquis des espaces industriels

- Les espaces industriels ont été regroupés selon leur dynamisme et leur compétitivité puisqu'on distingue par exemple la principale région industrielle (région parisienne) des espaces au dynamisme industriel plus inégal ou encore des espaces peu industrialisés ou en voie de désindustrialisation. Cet inégal dynamisme est dû à l'insertion plus ou moins grande de ces espaces dans le processus de mondialisation. En effet, la présence

de grandes métropoles aux pôles de compétitivité nombreux est un facteur de dynamisme, tout comme la liaison au réseau de transports ou encore la situation en tant que région transfrontalière.

Croquis corrigé :

Une inégale insertion des espaces industriels français dans la mondialisation



## PRÉPA BAC

### COMPOSITION

p. 150-151

#### Sujet 7 : Mondialisation et localisation des espaces productifs en France

##### Étape 1 et 2 Dégager la problématique :

- La problématique pourrait être: Quel impact la mondialisation a-t-elle sur la localisation des activités en France ?

##### Étape 3 Bâtir le plan

La mondialisation encourage la métropolisation	La mondialisation accentue le rôle des interfaces	La mondialisation génère de nouvelles dynamiques régionales
<ul style="list-style-type: none"> <li>– métropoles françaises</li> <li>– quartier Euroméditerranée à Marseille</li> <li>– Paris, ville mondiale</li> <li>– centres d'affaires dynamiques</li> <li>– siège des FMN françaises</li> <li>– métropolisation</li> <li>– quartier de la Défense</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– interfaces</li> <li>– hub aérien</li> <li>– marché unique</li> <li>– Le Havre : extrémité occidentale de la Northern Range</li> <li>– aéroport de Roissy</li> <li>– plateformes portuaires</li> <li>– ZIP</li> <li>– espaces transfrontaliers</li> <li>– France du vide</li> <li>– le Rhin, artère fluviale exceptionnelle</li> <li>– intégration à l'Union européenne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– espaces agricoles en lien avec les marchés mondiaux</li> <li>– littoraux touristiques</li> <li>– revalorisation d'espaces en difficultés</li> <li>– territoires de l'innovation</li> <li>– projet du Grand Paris</li> <li>– premier État touristique au monde</li> </ul>

##### Étape 4 Illustrer avec des schémas

Schéma 1 : La métropolisation en France (partie 1)

Schéma 2 : Les interfaces du territoire français (partie 2)

Schéma 3 : Les territoires du tourisme en France (partie 3)

##### Étapes 5, 6 et 7 Rédiger

- 1) La mondialisation valorise les métropoles, et en particulier la plus puissante d'entre elles : Paris
  - a) À l'échelle de la France
  - b) Paris, ville mondiale

- c) À l'échelle intra-urbaine : les centres d'affaires par rapport aux autres espaces urbains
- 2) La mondialisation valorise les interfaces : littoraux et espaces connectés au reste de l'Europe
    - a) Aux dépens de la France du vide malgré un certain dynamisme pour ces régions (installation de populations anglaises ou hollandaises)
    - b) À grande échelle :
      - littoraux (plateformes portuaires, ZIP, connexions fluviales)
      - espaces transfrontaliers (intégration européenne : marché unique)
      - hubs (Roissy)
  - 3) La mondialisation entraîne des dynamiques dans la localisation des activités
    - a) Elle revalorise certains espaces en difficultés (Lorraine) mais entraîne des délocalisations
    - b) Elle encourage certains territoires :
      - les territoires de l'innovation : pôles de compétitivité certaines activités, DIT, et donc certaines régions par rapport à d'autres
      - espaces agricoles intégrés à la mondialisation
      - eurorégions
      - zones franches
    - c) Elle renforce l'Île-de-France : projet du Grand Paris pour conforter la capitale dans son rôle de ville mondiale
    - d) Elle favorise certains espaces touristiques

#### Sujet 8 : Un territoire de l'innovation.

À partir des cas étudiés en classe, vous présenterez les activités qui en font un territoire de l'innovation, puis les acteurs et les enjeux de son intégration dans la mondialisation.

##### Proposition de plan :

- 1) La situation du territoire de l'innovation en France
  - a) Sa localisation sur le territoire français par rapport aux grands centres d'impulsion
  - b) Son insertion dans le tissu économique français ou européen :
    - par rapport aux activités historiques du territoire
    - par rapport à l'environnement économique (recherche de synergies)
  - c) À l'échelle locale, les spécificités d'implantation
- 2) Les facteurs d'insertion du territoire dans la mondialisation
  - a) Le rôle des acteurs dans cette insertion :
    - Acteurs publics (collectivité, État, Union européenne)
    - Acteurs privés (entreprises, bassin d'emploi)

- b) La connexion aux moyens de communication
    - Moyens de transport
    - Ouverture aux NTIC
  - c) Des sources d'approvisionnement et des débouchés de plus en plus mondialisés
- 3) Les domaines de recherche spécifique au territoire : son originalité dans la compétition mondiale
- a) Pourquoi ce domaine de recherche (héritage, présence universitaire) ?
  - b) Les principales caractéristiques de l'innovation
  - c) Les performances dans le domaine de la recherche

## ANALYSE DE DOCUMENT

p. 152-153

### Sujet 6 : Un espace de production agricole :

#### la Beauce.

**À l'aide des documents, vous montrerez que la Beauce est un espace de production agricole intégré dans la mondialisation et s'appuyant sur une puissante industrie agroalimentaire.**

#### Étape 1 Lire et comprendre les documents

- L'Agence de développement économique du Loiret (ADEL) est un outil élaboré par le département, en concertation avec les collectivités locales, dans le but d'accompagner les entreprises dans leur développement économique.
- Par sa nature promotionnelle, cette plaquette nécessite une lecture critique en particulier sur le choix des informations présentées, nécessairement valorisantes.

## FICHE DE RÉVISION

p. 154-155

### ● Présentation

L'organisation de la fiche de révision a été l'objet d'une présentation dans la partie que le livre du professeur consacre au chapitre 1. L'essentiel, les schémas cartographiques et l'organigramme de révision répètent l'organisation de la réflexion, la démarche du chapitre 4 qui met en évidence les dynamiques des espaces productifs dans la mondialisation en insistant sur leurs caractéristiques, les performances des activités économiques et les défis auxquels les espaces doivent faire face.

### Bibliographie

- V. Adoumié, dir., *Géographie de la France*, Paris, Hachette, 2007.
- V. Adoumié et C. Daudel, dir., *Géographie de la France*, Paris, Hachette, 2011.

### Sitographie

- Site d'Aéroports de Paris : [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr)
- Site d'Agreste : [www.agreste.agriculture.gouv.fr](http://www.agreste.agriculture.gouv.fr)
- Site de Campus Paris Saclay : [www.campus-paris-saclay.fr/Vie-de-Campus/Le-Plateau-de-Saclay](http://www.campus-paris-saclay.fr/Vie-de-Campus/Le-Plateau-de-Saclay)

# THÈME 3

## L'Union européenne et la France dans le monde

### Introduction

La photographie du lancement de satellites depuis la base de Kourou (Guyane) permet d'introduire la problématique du thème 3 « L'Union européenne et la France dans le monde » qui comporte deux questions intitulées « Les territoires de l'Union européenne » et « L'Union européenne et la France dans le monde ». Dans ce nouveau programme qui invite à étudier les « dynamiques des territoires [français et européens] dans la mondialisation », le thème 3 s'attache à analyser l'échelon européen et mondial. Sans que les choses soient nettement distinguées, il n'est pas totalement faux de dire que l'angle d'approche de la question 5 est essentiellement politique et social tandis que celui de la question 6 est franchement économique.

L'approche des questions 5 et 6 n'est pas la seule différence qui s'établit entre celles-ci. L'échelle en est une autre, ce programme tirant justement sa spécificité du fait qu'il est organisé suivant une logique scalaire. La question 5 porte sur l'échelle européenne : les élèves étu-

dieront l'espace de l'Union européenne et, plus précisément, ses frontières et limites et ses contrastes. Ils devront saisir la complexité de ce projet géopolitique qu'est l'Union européenne et qui connaît une extension continue de son territoire depuis les années 1950. La question 6 porte sur l'échelle mondiale : les élèves étudieront la place et le rôle de l'Union européenne et de la France dans la mondialisation et démontreront, à ce moment, que les territoires européens et français sont aménagés pour s'intégrer dans ce processus (exemples au choix de Paris ou de la « Northern Range »).

Pour introduire ce thème, le professeur pourra utiliser la photographie de la base de Kourou et attirer l'attention des élèves sur ce territoire de l'Union européenne situé hors d'Europe qu'est la Guyane, son niveau de développement, la puissance industrielle de l'Union européenne et la présence de la France dans le monde. La photographie ne se prête pas à une étude fine et précise, mais représente un excellent levier de parole pour insister sur la diversité des approches et des échelles du thème 3 et montrer les « dynamiques des territoires dans la mondialisation ».

## CHAPITRE 5 Les territoires de l'Union européenne

### Introduction

#### ● Lecture du programme

« Les territoires de l'Union européenne » est la première question à enseigner dans le cadre du thème 3 intitulé « L'Union européenne et la France dans le monde ». Le programme préconise de consacrer à ce thème 13 à 14 heures, il est possible de traiter la question en 7 heures (en comptant une évaluation d'une heure).

Ce programme étant issu de l'allègement du programme des séries ES/L, il peut *a priori* sembler artificiel d'analyser dans un premier temps le territoire de l'Union européenne (« L'Union européenne :

frontières et limites, disparités et inégalités socio-spatiales ») et dans un second temps un territoire ultramarin (« Le développement d'un territoire ultramarin : entre Union européenne et aire régionale »). En réalité, les items s'enchaînent très logiquement d'un point de vue scientifique. La démonstration que nous invite à construire le nouveau programme doit s'intéresser aux frontières et limites de l'Union européenne qui connaît une extension continue de son territoire depuis les années 1950 et aux écarts de richesse entre ses régions avec, en ligne de mire, les territoires ultramarins.

Cette démonstration peut se dérouler en trois temps qui vont mettre en valeur toute la complexité de ce projet géopolitique qu'est l'Union européenne :

Mise en œuvre	Progression	Démarche
L'Union européenne : frontières et limites, disparités et inégalités socio-spatiales	Frontières et limites de l'Union européenne (p. 162-165) – <b>1 heure</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• On insiste sur le fait que les limites continentales de l'Europe conditionnent les limites géographiques de l'UE.</li><li>• Et on souligne qu'il existe des territoires de l'UE hors d'Europe (notamment les territoires ultramarins).</li></ul>
	Réduire les inégalités socio-spatiales (p. 166-169) – <b>1 heure</b>	On met en évidence les inégalités sociospatiales à l'échelle de l'Union européenne qui connaît des écarts de richesse entre les régions, les territoires ultramarins étant les plus en retrait.
Le développement d'un territoire ultramarin : entre Union européenne et aire régionale (étude de cas)	Les liens avec la France et l'UE font-ils de la <b>Guadeloupe</b> un territoire développé ? (p. 172-177) Ou Pourquoi <b>Mayotte</b> fait-elle le choix de la France et de l'Union européenne ? (p. 178-183) – <b>4 heures (dont 1 de cours)</b>	On étudie l'éloignement et l'isolement d'un territoire ultramarin, puis la diversité de sa société et son niveau de richesse pour démontrer que ces territoires apparaissent comme prospères comparés aux États qui les entourent, mais que cette prospérité est paradoxale car ils bénéficient de considérables transferts financiers des métropoles et de l'UE.

Cette question se prête donc tout naturellement au débat et au regard critique : sur la pertinence du critère d'entrée dans l'Union européenne suivant lequel un État doit avoir son territoire au moins en partie sur le continent européen ; sur la relative prospérité des territoires ultramarins qui sont pour la plupart situés au cœur de régions en développement.

#### ● Organisation du chapitre

Le programme de la série S apporte une lourde innovation qui ne passera pas inaperçue puisqu'elle concerne le placement de l'étude de cas dans le traitement de la question. La fiche Éduscol présentant l'étude de cas en géographie pour la classe de seconde ([http://media.eduscol.education.fr/file/lycee/74/1/LyceegT\\_Ressources\\_HGEC\\_2\\_Geo\\_02\\_EtudCasGeo\\_148741.pdf](http://media.eduscol.education.fr/file/lycee/74/1/LyceegT_Ressources_HGEC_2_Geo_02_EtudCasGeo_148741.pdf)) rappelle que « l'étude de cas per-

met d'aborder une question du programme à partir d'une situation précise et ancrée dans un territoire », que « c'est par l'étude de cas que commence le traitement de la question ».

Dans la question portant sur « Les territoires de l'Union européenne », l'étude de cas est placée en deuxième position et sa problématique ne reprend pas les enjeux essentiels de la question. Aussi, pour ne pas déstabiliser les enseignants et conserver la démarche inductive de l'étude de cas, nous proposons un cours intitulé « Le développement des territoires ultramarins de l'Union européenne » (p. 184-185).

## OUVERTURE

### Plage de Maho, partie hollandaise de Saint-Martin (ex-Antilles néerlandaises) p. 158-159

La photographie introductive, en plus de son caractère spectaculaire, illustre certains thèmes essentiels du chapitre. La tropicalité, l'insularité, l'exiguïté des espaces se perçoivent directement à travers les 3 S (*sun, sand and sea*) qui ont fait le succès touristique de ces territoires ultramarins de l'UE, marqué ici par la présence des complexes hôteliers et résidentiels du bord de mer. Mais ce tourisme est fondé sur les relations aériennes avec l'Europe (d'où le gros porteur de la compagnie française Corsair) et doit peu à son environnement régional. Enfin, avec l'île de Saint-Martin, partagée entre la France et les Pays-Bas, c'est toute l'histoire coloniale complexe de la Caraïbe qui est évoquée.

## CARTE 1

### L'élargissement de l'Union européenne p. 160

La carte porte sur l'élargissement de l'Union européenne à partir du noyau des 6 pays fondateurs et de l'élargissement progressif vers le nord et l'est. Elle distingue les candidats officiels et reconnus à l'entrée dans l'Union (Islande, Croatie, Macédoine) aux candidatures potentielles (Serbie, Bosnie-Herzégovine, Albanie, Turquie et Ukraine). L'UE essaye d'associer son voisinage par la Politique Européenne de Voisinage, le partenariat stratégique avec la Russie mais aussi l'initiative française de l'Union pour la Méditerranée, qui marque le pas suite aux révolutions arabes et aux dissensions entre les pays la composant.

Les Balkans apparaissent comme un enjeu essentiel de sécurité pour l'UE qui y est intervenue militairement, en Bosnie et au Kosovo (EUFOR). Autre enjeu essentiel, l'immigration clandestine qui utilise plusieurs points de passage : les Canaries, Gibraltar, Malte et les îles italiennes (pour l'Afrique) et le Bosphore et la mer Egée (pour l'Asie et le Moyen-Orient).

#### Décrire

- Les pays concernés par la politique de voisinage se situent en Europe orientale (jusqu'à la Russie), au Proche-Orient et en Afrique du Nord. Il s'agit de toute la première périphérie de l'UE.

- Quelles marges de l'Union européenne suscitent particulièrement son attention et pourquoi ? Les Balkans (ex-Yougoslavie) sont l'objet d'une grande attention pour l'UE car ils constituent une enclave non intégrée au sud de l'Union. Instables, ils ont connu récemment des guerres qui ont nécessité notamment une intervention militaire de force de maintien de la paix (EUFOR). Les frontières maritimes immédiates suscitent l'attention de l'UE car elles sont des lieux de passage de l'immigration clandestine qu'elle tente de réduire en mettant en place des politiques de voisinage avec les pays de départ ou de transit.

#### Passer au cours

Quelques questions pour introduire le cours 1 :

Dans quelles directions s'est opérée l'extension progressive de l'Union européenne ?

Qui sont les pays candidats, officiellement et potentiellement ?

Comment l'UE essaye-t-elle d'associer les pays situés à sa périphérie ?

## CARTE 2

### Les inégalités sociospatiales et l'Union européenne p. 161

Basée sur le PIB régional par habitant, la carte met en avant les disparités économiques et sociales de l'Union européenne, la dorsale européenne regroupant les régions au plus fort niveau de vie. Un gradient

de richesse s'observe à mesure que l'on s'en éloigne. L'est de l'UE, ainsi que certains territoires ultramarins connaissent un PIB régional très en-deçà de la moyenne de l'UE qui tente de combler ces inégalités grâce aux fonds structurels. Ces disparités s'observent aussi pour le taux de chômage, révélateur de situations très différentes en matière d'emploi dans l'Union.

#### Décrire

- Les plus forts PIB régionaux/hab. se trouvent dans la dorsale européenne mais aussi dans les régions des capitales.

- Les régions concernées par les fonds structurels de rattrapage économique ont systématiquement un PIB régional inférieur à la moyenne de l'UE.

#### Passer au cours

Quelques questions pour introduire le cours 2 :

Quelles inégalités de richesse peut-on observer à l'échelle de l'Union européenne ?

Les disparités de richesse se constatent-elles seulement entre États de l'UE ?

Que fait cette dernière pour tenter de réduire ces inégalités ?

## COURS 1

### Frontières et limites de l'Union européenne p. 162-163

#### ● Présentation

Ce cours évoque la dynamique d'élargissement de l'Union européenne depuis les 6 pays « fondateurs » jusqu'aux limites actuelles après les élargissements successifs et les demandes actuelles et futures d'adhésion. Il n'existe pas de consensus entre les États membres sur les futures adhésions et donc dans les limites envisagées de l'Union. Les frontières mouvantes modifient le rapport avec le voisinage qui est associé dans la Politique Européenne de Voisinage ou dans des rapports de partenariat. Les accords de Schengen de 1995 entraînent un double mouvement pour les frontières de l'UE : ouverture à l'intérieur et fermeture à l'extérieur. Tous les documents évoquent la notion de limites et frontières (ouvertes pour le document 1 ; collaboratives avec des projets transfrontaliers dans le repère B ; gardées et meurtrières pour les clandestins dans le document 2 ; à établir pour délimiter l'UE pour le document 3).

#### ● Proposition d'activité pédagogique

La carte de l'Europe « de l'Atlantique à l'Oural » du repère A peut constituer une bonne entrée en matière. Cette représentation de l'Europe ne correspond pas à celle de la zone euro ; il s'agit donc d'un choix politique et géographique de la part de la Banque Centrale européenne. Cette carte peut d'ailleurs être comparée avec la carte 1 p. 160.

Les documents 1 et 2 peuvent aussi être opposés en soulignant la facilité à franchir la frontière allemande (à peine marquée) pour des populations européennes vivant dans l'espace Schengen et les risques que prennent les immigrés clandestins pour entrer dans cette zone. Le document 2 indique par la localisation des victimes, les principaux points de passage (que l'on peut aussi observer sur la carte 1 p. 160).

## EXEMPLE 1

### L'eurorégion Nord devient-elle un espace sans frontières ? p. 164-165

#### ● Présentation

L'eurorégion Nord, s'inscrivant entre trois pays (France, Belgique et Royaume-Uni), est une région transfrontalière originale car transmanche et regroupant des régions dans et hors Schengen (doc. 1). L'un des paradoxes de cette région repose sur la facilité de circulation des citoyens européens et au contraire, la difficulté de déplacement des immigrants qui rêvent d'entrer en Angleterre (doc. 3a). La frontière, espace vécu (doc. 4), est parfois un souvenir mythifié (doc. 3b) ou un avenir possible pour un pays menacé de division (doc. 2).

Après une présentation géographique de l'espace d'étude (doc. 1), l'affiche du film à succès « Rien à déclarer » (doc. 3b) peut permettre une discussion sur la notion de frontière et son évolution dans l'Union

européenne depuis le traité de Schengen. La comparaison avec l'affiche du film « Welcome » (doc. 3a) permet de nuancer l'idée de disparition des frontières.

### ● Réponses aux questions

1. La frontière dans cette eुरorégion peut être ouverte entre la France et la Belgique appartenant toutes deux à l'espace Schengen (doc. 1). Elle est en revanche contrôlée entre ces deux pays et le Royaume-Uni, hors de l'espace Schengen.

2. Si la frontière est contrôlée pour les citoyens européens se rendant au Royaume-Uni, elle est fermée pour les immigrants clandestins qui souhaitent aller en Angleterre (doc. 1 avec les camps de migrants, doc. 3a).

3. L'ouverture des frontières a facilité la mise en place d'axes transnationaux nord/sud et est/ouest (autoroutes, voies ferrées à grande vitesse comme le Thalys ou l'Eurostar) facilitant l'emploi et les loisirs transfrontaliers (doc. 4) ainsi que des organisations politiques transnationales (eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai dans le document 1).

4. Le nationalisme et le séparatisme de certaines communautés (comme les indépendantistes flamands en Belgique) peuvent contribuer à créer de nouvelles frontières en divisant des États actuels (doc. 2).

**BILAN.** Au cœur des frontières de trois pays (France, Belgique, Royaume-Uni), l'eurorégion Nord profite de l'effacement des frontières internes de l'Union européenne. Les distances réduites, les axes de transport de plus en plus transnationaux, des liens économiques, politiques et culturels favorisent la circulation des citoyens européens dans cet espace. La frontière existe cependant toujours pour les immigrants clandestins souhaitant se rendre en Angleterre. En Belgique menacée de division, elle peut aussi incarner un avenir souhaitée par les indépendantistes flamands (doc. 2).

## COURS 2

### Réduire les inégalités sociospatiales p. 166-167

#### ● Présentation

Le renforcement de l'Union européenne passe aussi par la réduction des inégalités de développement entre les territoires (premier poste de dépenses, soit un tiers du budget européen). Le plan du cours suit une logique d'emboîtement d'échelles en étudiant d'abord les inégalités de richesse au niveau de l'Union européenne (dorsale européenne, PIGS, Europe orientale). Ensuite, les inégalités sont étudiées à l'intérieur de l'État : les régions « pauvres » à l'échelle de l'UE peuvent ainsi se révéler relativement prospère à l'échelon national. Enfin, le cours s'intéresse à l'action de l'UE pour réduire ces inégalités (politique régionale). Le document 1 (carte des régions bénéficiant des fonds structurels) et le document 2 (différences régionales du chômage en Allemagne) suivent cette logique scalaire. Le document 3, une plaquette éditée par l'Union européenne, met en valeur les aides régionales en Hongrie ; on peut y observer sur les photos, les infrastructures de transport (pont, voies ferrées) mais aussi les aides économiques à l'industrie (à gauche) et aux services (à droite).

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Le repère A permet une comparaison de la richesse des régions dans l'UE ; il est possible d'établir rapidement une proportion des disparités (ainsi la région de Luxembourg est 10 fois plus riche que la région du Nord-Est en Roumanie). Une des conséquences de ces inégalités de richesse s'observe avec le repère B qui souligne le coût horaire de la main-d'œuvre (dix fois inférieure en Bulgarie que dans la moyenne de l'UE). La carte du document 1 peut être mise en relation avec la carte du document 2 : les élèves auraient ainsi à établir une corrélation entre les régions allemandes concernées par l'objectif de convergence et le taux de chômage en Allemagne.

## EXEMPLE 2

### Le Sud de l'Italie est-il un espace en crise ? p. 168-169

#### ● Présentation

L'Italie présente une situation intéressante à étudier par les inégalités importantes de richesse et de développement entre le Nord industriel

et prospère et un Sud plus rural et en retard économique (écart que l'on peut aussi constater sur le document 1 de la p. 167 consacré aux fonds structurels). La carte du document 1 indique ces disparités avec le PIB régional par habitant et le taux de chômage (qui varie de 2,9 % à Bolzano près de la frontière autrichienne à 13,9 % en Sicile). Ces inégalités ont engendré dans la mentalité italienne un certain nombre de clichés sur le « Mezzogiorno » ; le document 2, adaptation transalpine de « Bienvenue chez les Chtis » (qui évoque au contraire un postier français du Sud nommé dans le Nord), illustre dans un but comique certains de ces *a priori*. Si les difficultés économiques et sociales sont parfois médiatisées (« crise des ordures » à Naples, doc. 5) et sont la conséquence de problèmes structurels (doc. 4), le document 3 invite à la nuance. Le port de Gioia Tauro, construits grâce à des fonds structurels européens, est en effet devenu le premier port à conteneurs de Méditerranée.

#### ● Réponses aux questions

1. Le PIB régional en Italie est quasiment deux fois plus important dans les régions du Nord (Lombardie, Vénétie) que dans le Sud (Pouilles, Calabre, Campanie, Sicile). Toutes les régions du Sud ont un PIB régional inférieur à la moyenne nationale (le PIB/hab est inférieur de 40 % à celui du reste du pays). Le taux de chômage y est aussi systématiquement plus élevé que la moyenne (quasiment le double en Sicile) et deux à trois fois plus importants que dans certaines régions du Nord.

2. Cette crise illustre les carences habituelles de fonctionnement d'un service public essentiel : la gestion des déchets. Deux causes l'expliquent : la filière fonctionne mal et elle est largement contrôlée par la mafia locale. Cette photo donne l'image d'une région pauvre et à l'abandon ou le policier, bras croisés, passe sans réagir (au premier plan).

3. Le Nord entretient de nombreux clichés sur le Sud. Sur cette photo apparaissent notamment la violence (hommes armés avec gilets pare-balle au premier plan), la pauvreté (caravanes comme logements, terrain vague, habits), la « mamma » du sud (assise à l'arrière plan), le non-respect du droit (jeunes sans casques en scooter à l'arrière-plan). À l'inverse, les deux personnes du Nord sont élégantes (industries de la mode à Milan) et semblent surprises par cet environnement.

4. La vision doit être nuancée car le Sud de l'Italie est un territoire contrasté qui connaît aussi des pôles dynamiques : dans l'industrie (comme sur la côte adriatique ou dans le sud de la Sardaigne), dans le tourisme ou l'agriculture spécialisée (oléiculture, vignobles) et dans l'industrie portuaire (Gioia Tauro en Calabre).

5. L'Union européenne contribue à réduire les inégalités de richesse par les fonds structurels qui ont aidé à construire le port de Gioia Tauro. Elle joue aussi un rôle de contrôle notamment en forçant l'Italie, par des missions d'inspection, à respecter la législation communautaire (pour régler les problèmes chroniques de gestion des déchets).

**BILAN.** Le Sud de l'Italie est en retrait économique marqué par rapport au Nord du pays. Ainsi, dans les régions du Sud, le taux de chômage est supérieur et le PIB régional nettement plus faible. Ces difficultés, qui alimentent de nombreux clichés sur les populations du Sud, sont anciennes et largement structurelles (retard industriel, pauvreté des infrastructures, mafia, etc.). Pourtant des pôles locaux de dynamisme existent (industries littorales, agriculture spécialisée, tourisme) encouragés par les fonds structurels de l'UE qui cherche à résorber ces inégalités régionales. Le port à conteneur de Gioia Tauro illustre une des réussites de cette politique européenne d'harmonisation de richesse.

## CARTE 3

### Les territoires ultramarins de l'Union européenne

p. 170-171

#### Décrire

La carte montre la dispersion, dans presque l'ensemble du monde, des territoires ultramarins de l'Europe, avec cependant une plus grande concentration dans l'espace antillais qui n'en compte pas moins d'une douzaine. Ces territoires dépendent de six puissances européennes parmi lesquelles la France et le Royaume-Uni qui en possèdent le plus. Ils se répartissent en fonction de leur niveau d'intégration vis-à-vis de la métropole et dans l'UE. Les régions ultra-périphériques (RUP) sont partie intégrante de l'Europe et, à ce titre, très aidées comme le montre

le tableau, alors que les autres sont pour l'essentiel des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) simplement associés à l'UE. La carte évoque l'émiettement des territoires et les problèmes qui sont liés à l'isolement, à l'éloignement et à l'insularité.

## ÉTUDE DE CAS 1

### Les liens avec la France et l'UE font-ils de la Guadeloupe un territoire développé ? p. 172-177

La Guadeloupe est un excellent exemple de ces territoires ultramarins pleinement intégrés à la France comme département et région d'outre-mer (DROM) et dans l'UE en tant que région ultra-périphérique (RUP). Elle a bénéficié, à ce titre, de forts soutiens économiques, financiers et sociaux qui lui assurent un niveau de vie très enviable par rapport à son environnement régional, sans qu'on puisse parler réellement de développement durable compte tenu de la modestie des ressources de l'archipel.

### 1. Pourquoi la Guadeloupe est-elle un territoire ultra-périphérique ? p. 172-173

#### ● Présentation

Le concept de territoire ultra-périphérique fait référence à l'éloignement géographique de la Guadeloupe par rapport à l'UE (voir la carte p. 170-171), comme la notion de département et région d'outre-mer évoque la distance avec la métropole. La carte des liaisons aériennes (doc. 3) montre bien que malgré cette distance, c'est la relation Guadeloupe-métropole qui est essentielle et valorisée (doc. 5). Enfin, les documents 1 et 4 nous rappellent la notion d'archipel, avec un point central qui ouvre sur l'extérieur (Pointe-à-Pitre) et des îles annexes qui lui sont plus ou moins bien reliées.

#### ● Réponses aux questions

**1.** La Guadeloupe est un archipel des petites Antilles constitué d'une grande île principale double (en forme de papillon) et d'îles annexes (Marie-Galante, Les Saintes, La Désirade). Saint-Martin et Saint-Barthélemy, à 200 km au nord, s'en sont détachées en 2003.

C'est un archipel volcanique (La Soufrière est en activité) soumis à un climat tropical humide, mais avec un risque de cyclones dans la saison la plus chaude. Située à 6 800 km de la métropole, elle est proche de la Martinique (200 km au sud), de Porto Rico (400 km) et 1 500 km la séparent de la Floride.

**2.** La Guadeloupe est un des cinq DROM (département et région d'outre-mer) français et à ce titre fait pleinement partie de l'UE, en tant que RUP (région ultra-périphérique). Elle bénéficie donc de programmes spécifiques d'aides au développement liés à son éloignement et à son isolement. Il semble que le statut actuel convienne aux Guadeloupéens, qui ont refusé en 2007, à une large majorité, la fusion département-région proposée au référendum par l'État français.

**3.** La Guadeloupe bénéficie de bonnes relations aériennes avec la métropole, ce qui représente le gros du trafic de l'aéroport Pôle-Caraïbe de Pointe-à-Pitre. Elle a aussi des liaisons assez soutenues avec les autres territoires français de l'Amérique (Martinique, Guyane, Saint-Martin) mais elle n'a que des liens beaucoup plus faibles avec les espaces anglophones et hispanophones de son environnement régional. On peut noter l'absence d'autres liaisons européennes, hormis Milan, et le faible lien avec l'Amérique du Nord (moins de 1 % des 1,8 million de passagers en 2010).

**4.** Afin de faire face à l'éparpillement de ses îles, l'archipel guadeloupéen est relativement bien équipé en infrastructures de transport : nombreux aérodromes (comme aux Saintes) (doc. 4), intense réseau de liaisons inter-îles par bateau. Cependant, les discontinuités au détriment des îles secondaires les marginalisent un peu, en particulier dans le domaine touristique où elles jouent surtout le rôle de destinations d'excursions.

**5.** Les compagnies aériennes comme Air France insistent sur la fréquence et la régularité de leurs liaisons avec la Guadeloupe afin de promouvoir l'image d'un voyage « raccourci » par la qualité des prestations et la chaleur de l'accueil.

**BILAN 1.** L'éloignement (6 800 km entre l'archipel et la métropole) et l'isolement insulaire de la Guadeloupe ont été largement pris en

compte dans la définition de son statut au sein du territoire français et de l'UE. Devenue département d'outre-mer (DOM) en 1946, elle applique les lois de la métropole en tenant compte de ses spécificités. Elle est également région (DROM) au titre de la loi de régionalisation de 1982, mais c'est une région qui ne compte qu'un seul département. La Guadeloupe est aussi intégrée à l'UE sous le statut de région ultra-périphérique (RUP) et à ce titre, elle est éligible aux fonds et programmes européens (FEOGA, FEDER) et bénéficie davantage de soutiens spécifiques.

### 2. Quel est l'impact de l'héritage de l'esclavage sur la société guadeloupéenne ? p. 174-175

#### ● Présentation

L'héritage de l'esclavage pèse bien évidemment encore sur la société guadeloupéenne. Ce n'est pas étonnant puisqu'une large part de la population de l'archipel a pour origine les nombreux esclaves importés d'Afrique pour fournir la main-d'œuvre nécessaire aux plantations, surtout de canne à sucre, créées par les colons européens aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Certes, l'esclavage, ébranlé au moment de la Révolution française, a été définitivement aboli en 1848. Mais il en est resté au moins une cicatrice sinon une blessure dans les structures, les hiérarchies et les rapports sociaux, même si le métissage a œuvré dans le sens de la construction d'une société pluriethnique.

#### ● Réponses aux questions

**1.** Très tôt (1635), la France a colonisé la Guadeloupe afin de développer des plantations de produits tropicaux qui lui manquaient : tabac puis surtout canne à sucre afin d'alimenter les marchés français et européens. Faute de main-d'œuvre locale, cette mise en valeur n'a été possible que grâce à l'importation d'esclaves noirs « achetés » sur les côtes africaines (« traite des noirs » dans le cadre du commerce triangulaire).

**2.** La colonisation a complètement transformé la Guadeloupe, dans ses paysages (création des plantations et des villes) comme dans sa population : installation des colons, importation d'esclaves noirs et, après l'abolition de l'esclavage en 1848, recrutement dans la péninsule indienne de « coolies » pour remplacer en partie les esclaves libérés.

**3.** La mémoire de l'esclavage reste présente dans l'espace guadeloupéen par tout ce qu'évoquent les paysages (canne à sucre encore très présente) mais aussi par tout un ensemble de marqueurs du patrimoine (musée Schoelcher, mémorial ACTe dédié au souvenir de la traite – de surcroît en construction sur la friche industrielle d'une ancienne sucrerie). L'identité de la population guadeloupéenne s'est fondée au départ sur la société esclavagiste largement construite sur une différenciation raciale, qui s'est ensuite en partie atténuée. Il en résulte une société métissée, caractéristique de bon nombre de terres antillaises.

**4.** La population guadeloupéenne est plus jeune et plus féconde que celle de la métropole. Elle connaît un taux de chômage nettement plus élevé (23,5 % en 2009 contre 9,1 %), la faiblesse de l'emploi industriel et l'existence de poches de pauvreté dans l'habitat urbain. Un grand nombre de logements, notamment à Pointe-à-Pitre, sont vétustes et doivent être rénovés ou détruits, ce sont des grands ensembles datant souvent des années 1960 et des maisons plus anciennes du centre historique.

Ce malaise social s'exprime notamment par des grèves (parfois avec une issue tragique comme en 1967 avec des dizaines de victimes parmi les manifestants). En 2009, une grève générale lancée par le LKP, un collectif contre l'exploitation, a bloqué l'île pendant 44 jours afin d'obtenir de meilleurs salaires, plus de justice sociale et une diminution du coût de la vie, rendu trop cher par l'éloignement et l'insularité. Comme le montre le site Internet du LKP, la situation reste tendue en 2011. L'usage de la langue créole (« Sa sé pwofitasyon », « Souvrennté Kiltirèl Gwadloup ») est également une façon pour les Guadeloupéens de prendre leurs distances vis-à-vis de la métropole.

**5.** Les quartiers en difficulté sont particulièrement nombreux à Pointe-à-Pitre parce que les zones d'activités sont restreintes aux zones industrielles associées au port (Jarry-Houellbourg) à l'ouest, à l'aéroport au nord et au tourisme au sud-est (Le Gosier), ce qui laisse une part importante (23,5 %) de la population active au chômage.

**BILAN 2.** Les difficultés sociales rencontrées par les Guadeloupéens – chômage, vie chère – sont souvent perçues comme un héritage de la colonisation, accusée d'être responsable des fortes inégalités au sein de la société et de la dépendance économique vis-à-vis de la métropole.

### 3. Sur quoi repose la relative prospérité de la Guadeloupe ? p. 176-177

#### ● *Présentation*

La carte (doc. 11) montre bien que la Guadeloupe (comme la Martinique) est un îlot de prospérité (PNB/hab.) par comparaison avec les îles indépendantes de l'arc antillais. Pourtant, comme on le verra dans le cours 3, les îles tropicales comme la Guadeloupe n'ont, sauf exception, que peu de ressources. En témoigne la faible importance des exportations (doc. 12) par comparaison avec les importations, avec donc un taux de couverture extrêmement faible. L'explication du paradoxe tient à l'importance du soutien apporté par la France (hauts salaires, prestations sociales, fonds de soutien) et par l'Europe (statut de RUP qui lui permet par exemple de recevoir des financements importants pour des projets d'infrastructures soutenus par le FEDER) (doc. 15). Cette prospérité qui peut sembler un peu artificielle ne facilite pas l'insertion de la Guadeloupe dans les institutions et l'économie régionales (CARICOM) (doc. 11).

#### ● *Réponses aux questions*

**1.** La majorité des territoires de l'arc antillais présente des PNB/habitant assez bas, entre 4 400 et 15 000 dollars par an (Grenade, Saint-Kitts-et-Nevis), même si souvent ceux-ci n'hésitent pas à se transformer en paradis fiscaux pour accueillir des capitaux internationaux d'origine douteuse. En dehors des DROM français, Guadeloupe et Martinique, seules quelques îles ont des revenus supérieurs à 20 000 voire 30 000 dollars, c'est le cas des îles Vierges britanniques et américaines.

**2.** La balance commerciale de la Guadeloupe est particulièrement déséquilibrée puisque son taux de couverture n'atteint que 8,3 % en 2009. L'archipel n'a que peu de productions à vendre, mais son haut niveau de vie exige qu'il importe beaucoup de marchandises. La dépendance envers la métropole et l'UE est donc importante puisque celles-ci forment 93 % des exportations guadeloupéennes et près des trois quarts de ses importations.

La faiblesse des échanges commerciaux avec ses voisins a deux origines : l'absence de complémentarité entre les économies insulaires et l'héritage de l'histoire. Du fait du lien étroit existant entre la Guadeloupe et la France, la métropole a assuré, sous forme de prestations sociales et d'aides variées, une protection économique et sociale à l'archipel au détriment des relations avec son environnement régional.

**3.** En tant que RUP, la Guadeloupe reçoit des aides substantielles de l'UE, au titre du FEDER. Il s'agit de participations (entre le tiers et la moitié des dépenses) à divers investissements d'infrastructures : transport (aéroport international, port de Jarry, déviations routières), éducation (lycée du Lamentin, université) et santé. Il s'agit de favoriser le développement économique par une politique active de modernisation.

**4.** La Guadeloupe ne manque pas d'atouts touristiques : climat tropical, plages de sable et récifs coralliens, richesse de la végétation et variété des reliefs, mais aussi patrimoine historique et culturel (créole). Pourtant, elle n'est qu'une destination secondaire dans la Caraïbe (364 200 touristes en 2009 contre 4 millions en République dominicaine). Elle doit en effet faire face à la concurrence d'îles à main-d'œuvre meilleur marché. De plus, les conflits sociaux, l'accueil parfois nonchalant et le faible nombre des dessertes aériennes nord-américaines et européennes hors Paris sont autant d'obstacles.

**BILAN 3.** La situation économique de la Guadeloupe est clairement tributaire du soutien et des aides de la métropole et de l'UE. Il est difficile d'apprécier le poids réel de cet appui, mais il est considérable, sous forme de salaires élevés, de prestations sociales, de programmes d'aide au fonctionnement et à l'investissement.

## ÉTUDE DE CAS 2

### Pourquoi Mayotte fait-elle le choix de la France et de l'Union européenne ? p. 178-183

Mayotte a fait le choix de la France et de l'UE avec l'espoir qu'il lui permettrait de sortir de l'état de sous-développement, de pauvreté chronique et d'instabilité politique dans lequel se trouvent ses voisins devenus indépendants. Elle s'est différenciée ainsi du reste de l'archipel des Comores, comme elle l'avait déjà fait en devenant française en 1841, alors que les autres îles n'ont été colonisées qu'en 1886. Mais ce choix implique des adaptations considérables de la société mahoraise ainsi que des coûts financiers élevés. Mayotte est donc un cas tout à fait atypique en même temps qu'en pleine actualité puisque son accession au statut de DROM en mars 2011 lui ouvre la voie de celui de RUP en 2014.

### 1. Quels éléments font de Mayotte un territoire singulier ? p. 178-179

#### ● *Présentation*

Mayotte est une petite île (374 km<sup>2</sup>) volcanique peu élevée et entourée d'un grand lagon protégé par une longue barrière corallienne. Elle se situe à plus de 8 000 km de la France (cours 1, repère A) et est très densément peuplée (525 hab./km<sup>2</sup>). Elle est originale par son histoire qui l'a, à partir de 1841, rapprochée de la France et à partir de 1975 séparée de plus en plus du reste des Comores. Le pas décisif a été franchi avec l'intégration de Mayotte comme DROM en mars 2011. Mais les liaisons aériennes de l'île restent très limitées même avec la métropole (nécessité d'une escale jusqu'à l'allongement de la piste) et La Réunion.

#### ● *Réponses aux questions*

**1.** Mayotte est une petite île française de l'océan Indien, son relief volcanique est érodé et son littoral est très découpé. Elle est située entre la République des Comores, les Seychelles et Madagascar. 8 000 km la séparent de la France métropolitaine.

**2.** L'image d'île tropicale paradisiaque dont bénéficie Mayotte – encore assez peu il est vrai – est liée à son climat tropical, mais surtout à la magnifique barrière corallienne qui entoure un lagon très vaste et très riche sur le plan de la faune et de la flore. Ses paysages de petites montagnes volcaniques, ses côtes tantôt rocheuses, tantôt sableuses ou à mangrove présentent nombre de sites potentiellement touristiques.

**3.** Plus de 60 % des passagers fréquentant l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi ont la France pour destination (en 2010 : Réunion 32 %, métropole 28 %). La liaison avec La Réunion l'emporte encore mais un possible allongement de la piste permettrait de relier à pleine charge et d'une seule traite la métropole, celle-ci devenant la destination principale. Restent des liaisons logiques entre Mayotte et ses voisins proches (en 2010 : Madagascar 15,6 %, Union des Comores 11,6 %) mais pas de vols directs vers des villes européennes non françaises.

**4.** En mars 2011, Mayotte est devenue le 101<sup>e</sup> département français (et le cinquième DROM) suite à la consultation des Mahorais du 29 mars 2009 (95 % de oui au référendum). Auparavant, l'île avait connu de nombreux statuts : collectivité territoriale d'outre-mer (CTOM) en 1976 puis collectivité départementale en 2000.

Depuis la scission de l'archipel comorien en 1975 (deux tiers des Mahorais en faveur du maintien dans le cadre français), l'Union des Comores, soutenue par la Ligue arabe et l'OUA (Organisation de l'unité africaine), réclame le retour de Mayotte en son sein.

**5.** La population mahoraise a trois caractéristiques principales de localisation : une présence avant tout littorale, une dispersion en de nombreux hameaux et une concentration croissante autour de Mamoudzou, préfecture du département à cheval sur Grande-Terre et Petite-Terre. L'ouverture sur l'extérieur de Mayotte se fait principalement par cette agglomération (infrastructures de transport dont l'aéroport international de Dzaoudzi-Pamandzi et le port de Longoni).

**BILAN 1.** Ni la distance, ni l'isolement insulaire n'empêchent Mayotte de développer rapidement ses liaisons avec la métropole et l'UE. Nul doute que le mouvement va s'accroître après la stabilisation de l'île en tant que DROM.

## 2. Quelles sont les spécificités de la société mahoraise ?

p. 180-181

### ● Présentation

La société mahoraise est très originale par son caractère pluriethnique et le rôle prééminent qu'y joue l'islam. C'est le résultat de l'histoire qui a fait des Comores une extension du monde swahili mélangeant pleinement bantou, arabo-persan islamisé et malgache (doc. 5 et 8). La population, très dense, surtout dans les régions côtières (doc. 3), se caractérise par un très fort dynamisme démographique (doc. 9) renforcé par une forte immigration clandestine venant d'Anjouan (doc. 5) qui se concentre notamment dans des quartiers informels de l'agglomération de Mamoudzou. L'identité culturelle des Mahorais est appelée à évoluer avec la départementalisation : le droit coutumier (doc. 7) doit se transformer pour s'adapter au droit commun.

### ● Réponses aux questions

**1.** La population de Mayotte a fortement augmenté depuis 50 ans, passant de moins de 23 000 habitants en 1958 à près de 190 000 lors du dernier recensement de 2007, pour peut-être atteindre 250 000 dès 2015.

À cela plusieurs causes : la baisse de la mortalité (progrès sanitaire et social), la très forte natalité (une population jeune ainsi que des immigrantes venant accoucher à Mayotte) et un solde migratoire long-temps très positif (migrants venus en canot d'Anjouan, île de l'Union des Comores, à 70 km de Mayotte). La traversée, souvent nocturne, est périlleuse et les noyades fréquentes. Le solde migratoire est maintenant négatif. Les flux clandestins ne sont pas pris en compte dans les chiffres officiels, la lutte contre l'immigration clandestine se met en place et l'émigration des Mahorais vers La Réunion et la métropole est en hausse.

**2.** La population mahoraise, comme celle du reste des Comores, est un mélange de peuples bantous, arabo-persans et malgaches. Les langues locales (shikomor et kiboushi) témoignent de ces multiples influences mais sont aujourd'hui largement supplantées par le français et l'arabe. On peut parler de carrefour migratoire majeur.

**3.** Outre l'existence de langues spécifiques, la forte identité de Mayotte s'exprime par le fait qu'elle est le seul département français dont l'immense majorité de la population est musulmane. Certains éléments identitaires sont liés à cette présence de l'islam, comme le droit coutumier musulman et la place de la langue arabe, visible sur l'affiche bilingue (doc. 8) appelant au recensement en 2007. 23 % des Mahorais ne lisent que cette langue.

**4.** La départementalisation suppose d'adopter toutes les lois françaises. Certains traits sociaux hérités de l'islam doivent ainsi s'effacer : justice cadiale, polygamie, mariage précoce, rôle à redéfinir des écoles coraniques. De plus, le passage du droit coutumier au droit commun suppose la généralisation de l'état civil à toute la population ainsi que la création du cadastre (en 2014) afin de pouvoir prélever des impôts encore inconnus comme la taxe foncière et la taxe d'habitation. Tous ces chantiers sont considérables et nécessitent une importante faculté d'adaptation des Mahorais au droit français.

**5.** Mamoudzou connaît un grand étalement urbain et voit sa population fortement augmenter (accroissement de 61,8 % de 1997 à 2007) pour accueillir aujourd'hui près du tiers des habitants de Grande-Terre, l'île principale. Cette tendance à la macrocéphalie est assez caractéristique des capitales des territoires ultramarins ayant le quasi-monopole des échanges avec la métropole.

La rapidité de l'urbanisation a pour conséquence de fréquents embouteillages (équipement routier sous-dimensionné) et des problèmes de logement (bidonville de Kaouéni où vivent de nombreux clandestins comoriens ; zone urbaine sensible de M'Gombani).

**BILAN 2.** La société mahoraise est profondément différente de celle de la métropole : c'est une société métissée (influences africaines, arabo-persanes, malgaches), en plein essor démographique, et très marquée par la prépondérance de l'islam et du droit coutumier qui lui est associé.

## 3. Quelle est la situation économique de Mayotte ? Comment s'intègre-t-elle dans son aire régionale ?

p. 182-183

### ● Présentation

Mayotte est relativement pauvre par rapport à la métropole (PNB/hab. 6 fois moindre) mais riche en comparaison des Comores indépendantes (7 fois plus) et de Madagascar (14 fois plus). Elle n'a pourtant que des richesses très limitées, d'où l'écrasant déficit de la balance commerciale (doc. 12 : taux de couverture de 1,4 %, un record !). Mais Mayotte bénéficie de sommes importantes de la France (et de l'UE en tant que future RUP) pour son fonctionnement administratif, social et sanitaire, mais aussi pour les investissements nécessaires à son développement (doc. 14). Son intégration dans l'espace régional reste donc extrêmement limitée.

### ● Réponses aux questions

**1.** Mayotte apparaît comme un îlot de prospérité relativement isolé par comparaison avec les États de la façade orientale de l'Afrique (Tanzanie, Mozambique) et ses voisins insulaires (Comores, Madagascar). Bon nombre de ces États appartiennent à la catégorie des PMA.

Largement devancée néanmoins par La Réunion, elle se situe pour le PNB/hab. à peu près au niveau de Maurice et des Seychelles.

**2.** La balance commerciale de Mayotte, comme celle de nombreux territoires ultramarins, est marquée par deux déséquilibres fondamentaux :

– les exportations ne représentent en valeur que 1,4 % des importations, un record qui témoigne de la faiblesse des ressources de l'île (essence d'ylang-ylang pour la parfumerie, produits de l'aquaculture) ;

– la moitié des importations, soit 185 millions d'euros en 2009, provient de la lointaine métropole, alors que l'environnement régional ne joue qu'un rôle secondaire, Mayotte n'est d'ailleurs pas membre du COMESA (Marché commun d'Afrique orientale et australe). Cette faible intégration régionale n'est pas étonnante, si l'on considère que les voisins sont des pays pauvres ou très pauvres qui n'ont guère à offrir à Mayotte. On peut donc parler d'une grande dépendance vis-à-vis de la métropole et de l'UE qui de plus fournissent des financements massifs (plus d'1,1 milliard d'euros) (doc. 14).

**3.** Les financements français, et dans une moindre mesure européens, ont pour but de favoriser le développement mahorais. Ils se composent de dépenses publiques comme les frais de fonctionnement administratifs et de programmes d'investissements visant à améliorer les infrastructures de transport (routes, ports, aéroport), les équipements scolaires, sanitaires et sociaux, et le développement économique durable (tourisme, industrie de transformation, énergies renouvelables).

Les fonds versés aux États voisins dans le cadre du FCR (Fonds de coopération régionale), soit un peu moins de deux millions d'euros sur la période 2004-2009, ont pour but de favoriser son intégration régionale. Il en va de même pour le GTHN (Groupe de travail de haut niveau) entre Mayotte et l'Union des Comores.

**4.** Mayotte, « l'île au lagon », possède par la beauté de son cadre naturel un potentiel touristique indéniable que les autorités veulent conjuguer avec le respect de l'environnement (création d'un parc naturel marin en 2010 s'étendant sur l'ensemble de la ZEE). La volonté de tertiarisation apparaît également dans l'absence du secteur primaire (agriculture) des programmes d'investissement et d'aide de la France et de l'UE. En revanche, les services reçoivent des soutiens importants.

**5.** Des raisons multiples sont avancées par le nouveau département de Mayotte pour accéder au rang de RUP dans le cadre de l'Union européenne.

Ce statut représenterait une source de financement considérable permettant d'une part d'aller vers un rattrapage économique vis-à-vis de l'UE, d'autre part garantissant la sécurité de l'île face aux revendications étrangères : au moment de son indépendance en 1975, la République comorienne n'a jamais reconnu le maintien de Mayotte sous administration française.

Mais Mayotte se veut aussi une chance pour l'Europe, par les potentialités de sa ZEE (richesses halieutiques encore non exploitées) et par sa position stratégique sur une des grandes routes maritimes du globe.

**BILAN 3.** Mayotte est un territoire ultramarin dont l'évolution originale vers les statuts de DROM et de RUP donne l'espoir de soutiens et d'aides de la part de la métropole et de l'UE qui entraîneront un essor économique que la pauvreté des ressources locales ne permettrait pas d'envisager.

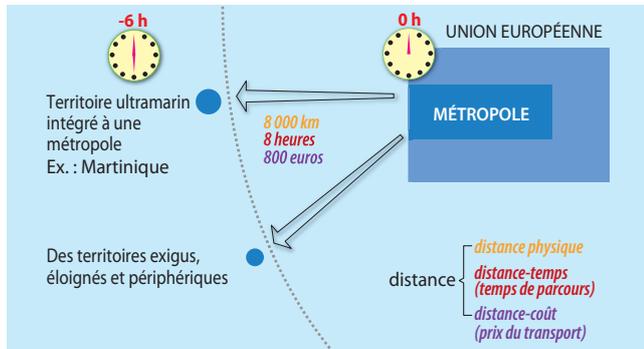
## COURS 3

### Le développement des territoires ultramarins de l'Union européenne

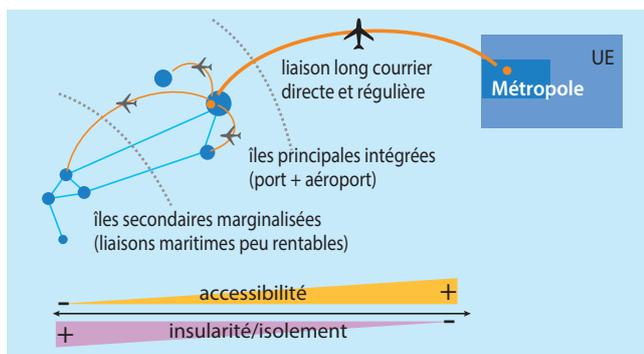
p. 184-185

#### ● Présentation

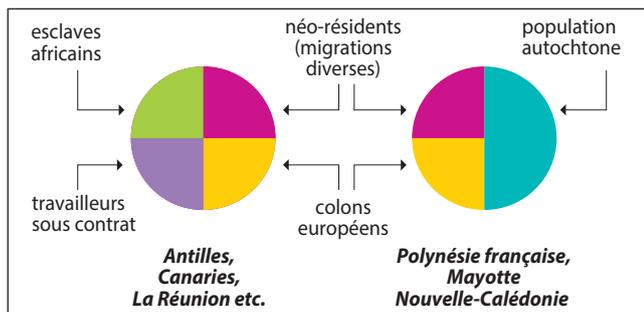
##### a. Distance



##### b. Insularité, discontinuité spatiale



##### c. Spécificités socio-économiques héritées de l'histoire



Le cours s'oriente d'abord vers les notions de dispersion dans le monde des territoires ultramarins de l'UE, d'émission de ceux-ci sous forme d'îles ou d'archipels, et de prépondérance des terres situées dans les zones tropicales et subtropicales. Partagées en deux catégories en fonction de leur intégration (RUP) ou de leur association à l'UE (PTOM) (doc. 2), l'analyse de ces terres lointaines introduit les concepts d'éloignement, d'isolement et d'insularité.

Ces mondes ultramarins ont développé des sociétés originales dont les traits essentiels sont dus pour une large part à une histoire spécifique, notamment à l'époque coloniale (doc.1). Une bonne partie de ces territoires ultramarins de l'UE a connu, notamment depuis 1945, un essor démographique considérable dont les excédents ont migré pour constituer des communautés installées dans les métropoles. Dans les îles elles-mêmes, les villes, et plus particulièrement les capitales, ont absorbé aussi une grande partie du croît démographique (phénomène de macrocéphalie).

Les territoires ultramarins de l'UE apparaissent comme des îlots de prospérité matérielle par comparaison avec les États indépendants qui les entourent (Repère A), même si leur PNB/hab. reste nettement inférieur à celui de leur métropole en Europe. Cette prospérité est paradoxale si l'on considère la pauvreté des ressources naturelles et des activités productrices de ces territoires (plantations en déclin, pêche encore peu développée, peu d'industries et un tourisme prometteur mais insuffisamment mis en valeur) (doc. 3). L'explication est à rechercher dans l'importance des transferts financiers et des aides consenties par les différentes métropoles et par l'UE, en particulier aux RUP (repère B et document p. 70).

#### ● Proposition d'activité pédagogique

À partir du document 1, remarquez le double contraste :

- entre le versant est humide (« au vent » de l'alizé) occupé essentiellement par des « Kanaks » et le versant ouest (« sous le vent »), beaucoup plus sec avec une population européenne, les « Caldoches », plus importante (ranchs d'élevage) ;
- entre Nouméa, qui accapare les deux tiers de la population totale de l'archipel (macrocéphalie) et le reste de l'île.

## MÉTHODE 1

### Analyser un dessin de presse

p. 186-187

#### Sujet : L'élargissement de l'Union européenne

##### 1. Identifier

- Un dessin de presse est une forme de communication journalistique qui clarifie, explique et/ou dénonce l'actualité par différentes techniques : simplification, exagération, satire.
- Le dessinateur en choisit le sujet le plus souvent en fonction de l'actualité.

## 2. Décrire

	À gauche	À droite
<b>Les personnages</b>	L'Allemagne, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays Bas sont les six membres fondateurs du traité de Rome en 1957.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'UE compte 27 membres.</li> <li>• La Bulgarie et la Roumanie sont les deux derniers pays à adhérer en 2007.</li> </ul>
<b>Les autres personnages</b>	Une serveuse, la même dans les deux dessins, mais on observe des différences : <ul style="list-style-type: none"> <li>– Le plateau est déjà prêt et elle pose une question fermée : « café ? » ;</li> <li>– Elle présume et obtient l'adhésion des six par un « oui, merci ».</li> </ul>	La question n'est pas indiquée mais on suppose une question ouverte, du type : « Que souhaitez-vous boire ? ».
<b>L'attitude des personnages, les gestes,...</b>	Les six membres répondent d'une même voix.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au delà des préférences de chacun, voire des coutumes nationales, ce dessin invite à une réflexion sur les différences. On se dit que si pour une question aussi simple, les réponses sont si multiples, les questions plus complexes susciteront des blocages ou des difficultés extrêmes.</li> </ul>
<b>Les lieux</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réunion de la CEE.</li> <li>• Les membres sont peu nombreux ce qui facilite leurs négociations et leur entente. Le dessinateur, par le choix de cette table rectangulaire où les membres ne se font pas face, insiste sur l'idée d'une voie commune.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réunion à Bruxelles de l'Union européenne</li> <li>• Les membres sont en très grand nombre. Les débats vont donc être nécessaires et longs. On peut supposer que le dessinateur insiste sur l'idée que les débats risquent de « tourner en rond ».</li> </ul>
<b>Les objets, les signes identitaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Six étoiles, en référence aux six premiers membres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le nombre d'étoiles ne représente pas le nombre de pays de l'Union. Le drapeau européen comporte 12 étoiles car ce nombre est le symbole traditionnel de perfection ou d'unité (12 mois, 12 signes astrologiques, etc.). La devise de l'Union européenne depuis 2004 : « Unie dans la diversité ».</li> </ul>

## 3. Interpréter

- L'auteur insiste sur les difficultés d'une Europe élargie. Il existe des différences d'intégration au sein de l'Union européenne (certains pays comme le Royaume-Uni, ont refusé d'intégrer la zone euro), les intérêts nationaux priment souvent sur l'harmonisation des décisions au sein de l'Union européenne.
- Les critères imposés par l'Union européenne pour tout pays candidat à l'adhésion sont de trois ordres :
  - politique, avec la présence d'institutions stables garantissant la démocratie et les droits de l'homme ;
  - économique, avec l'existence d'une économie de marché viable ;
  - financier, puisque le pays doit être en mesure d'assumer financièrement les obligations d'un État membre.
- Les décisions sont prises par le triangle institutionnel composé de la Commission européenne, du Parlement européen et du Conseil des ministres. Le Conseil européen réunit périodiquement les chefs d'État ou de gouvernement.

- L'élargissement de l'Union européenne implique une réforme des institutions et une modification du fonctionnement actuel. Cela pourrait passer par exemple par un transfert de compétences dans les domaines qui ne concernent pas les intérêts nationaux (sécurité, police, politique étrangère). Le défi principal est l'approfondissement de l'intégration européenne.

## 4. Rédiger un texte organisé

- Les enjeux de l'élargissement européen, aussi bien immédiats qu'à long terme, sont nombreux et leur évaluation est parfois difficile. Cependant, il est possible d'en énumérer un certain nombre, comme le coût budgétaire, les conséquences économiques et sociales, puis plus largement les conséquences internationales de l'évolution du continent européen. L'élargissement est bénéfique pour les investisseurs et les industriels car ils ouvrent de nouveaux marchés. Par ailleurs, l'élargissement favorise l'Europe de la mobilité des jeunes, des échanges (plus de facilités pour étudier dans tous les pays de l'UE).

## Sujet : L'adhésion de la Turquie à l'Union européenne

### 1. Décrire

	Signification
<b>Le personnage principal</b>	Le personnage principal est sans doute le Président Turc, Abdullah Gül.
<b>L'attitude du personnage, les gestes...</b>	Le personnage est vu de trois-quarts. Le dessin est centré sur ce qu'il voit. Il ne dort pas, il n'est pas dos à la chaise mais penché en avant, dans l'attente qu'on lui ouvre la porte.
<b>Le lieu, le personnage par rapport au lieu</b>	La porte imposante et fermée symbolise l'entrée dans la « forteresse Europe ». Le personnage la regarde. L'impression qui se dégage est que l'attente pourra durer très longtemps (elle dure déjà depuis 1987, c'est à dire 24 ans).
<b>Les objets, les signes identitaires</b>	Le personnage porte le drapeau de la Turquie avec le croissant, symbole de l'islam. Au dessus de la porte d'entrée est représenté le symbole de l'Union européenne : les 12 étoiles.

### 2. Interpréter

- Les colonnes ioniques symbolisent l'héritage antique grec commun aux principaux membres de l'Union européenne. Le refus de l'adhésion de la Turquie par certains États de l'Union européenne tient en effet à des critères géographiques et culturels.
- La chaise symbolise l'attente. L'Europe n'offre à la Turquie que le loisir d'attendre et d'observer la porte fermée de l'Union européenne.
- L'Union européenne est une forteresse difficilement accessible. Les débats à propos de l'adhésion de la Turquie durent depuis de nombreuses années. La Turquie a présenté sa demande d'adhésion à l'Union européenne en avril 1987 et c'est douze ans plus tard, en décembre 1999, que les partenaires européens lui ont octroyé le statut de candidat lors du Conseil européen d'Helsinki.

### 3. Conclure

- L'adhésion de la Turquie soulève de nombreuses polémiques. Le débat entre partisans et adversaires de l'adhésion turque porte sur cinq arguments principaux : La Turquie est-elle un pays européen ? Les historiens qui remontent à l'apogée de l'Empire ottoman, affirment que la Turquie est réellement européenne, les autres réfutent cette idée. Autre principal argument contre l'adhésion : la Turquie est un pays musulman. L'adhésion de la Turquie conduirait à une islamisation de l'Europe qui perdrait alors ses racines culturelles. Les points de discorde concernent également la question des droits de l'homme, la santé économique du pays et les nouvelles frontières pour l'Europe qu'impliquerait l'adhésion.

## MÉTHODE 2

### Analyser une photographie

p. 188-189

#### Sujet : Un village des Açores

##### 1. Présenter

Il s'agit d'une photographie aérienne oblique.

##### 2. Situer

Les Açores sont un ensemble d'îles situées dans l'océan Atlantique Nord, à 1 500 km à l'ouest du Portugal. Ces îles appartiennent au Portugal.

##### 3. Repérer

La lettre A désigne un espace agricole, des champs, des cultures.

La lettre B désigne un port (de pêche, de plaisance).

La lettre C désigne le village, un espace urbanisé.

##### 4. Analyser

Types d'espaces	Je décris ce que je vois	J'analyse ce que j'ai décrit
<b>A : Un espace agricole</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– des champs de tailles très différentes, un paysage de bocages (champs fermés), une culture en terrasses typique des régions méditerranéennes ;</li><li>– au premier plan à l'est et au dernier plan sur les hauteurs, les champs semblent plus grands.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– En plus de la nature volcanique de son sol, l'île de Faial profite d'un climat océanique aux précipitations fréquentes. Ces éléments favorisent la mise en valeur agricole qui permet de limiter les importations de matières premières ;</li><li>– Les champs plus étendus et le fait que l'on soit sur une île laissent imaginer qu'il existe également des champs de pâturage pour l'élevage bovin (nécessité d'avoir du lait).</li></ul>
<b>B : Le port</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– un port où se retrouvent plaisanciers et bateaux de pêche.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Les eaux açoréennes regorgent de poissons (espadons et thons surtout), ce qui constitue une activité économique importante sur l'île et fait d'Horta un port de pêche ;</li><li>– Le port d'Horta est également un port touristique qui accueille les plaisanciers dans sa marina. En effet, les Açores sont une étape importante pour tous ceux qui veulent traverser l'Atlantique.</li></ul>
<b>C : L'espace urbanisé</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Il existe une grande unité dans l'habitat de ce village : la plupart des maisons ont la même forme, sont blanches avec des toits en tuile et sont rarement de plein pied. Certaines maisons de bord de mer, plus imposantes que les autres, peuvent être des hôtels ;</li><li>– Le village est quant à lui entièrement tourné vers la mer, avec une rue principale parallèle à la côte et un bâti particulièrement dense ;</li><li>– Certains bâtiments se démarquent dans ce paysage, notamment trois clochers d'église rappelant la tradition chrétienne portugaise.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Le village d'Horta est avant tout un port touristique, même s'il existe une activité agricole ;</li><li>– Cette image de village touristique est amplifiée par la taille du port de plaisance qui permet d'accueillir de très nombreux yachts, ainsi que par la conservation d'une certaine forme d'authenticité dans l'habitat pourtant dense.</li></ul>

##### 5. Rédiger une synthèse

Dans cette synthèse, il est important d'insister sur les trois activités économiques relevées sur l'île : une activité agricole perceptible à travers la culture en terrasse, les paysages de bocage et les champs de pâturage ; une activité économique tournée vers la mer, que ce soit vers la pêche ou vers les loisirs nautiques ; enfin, une activité touristique visant notamment à accueillir les plaisanciers traversant l'Atlantique.

#### Sujet : Fort-de-France (Martinique), une ville typiquement ultramarine

##### 1. Présenter

Il s'agit d'une photographie aérienne oblique.

##### 2. Situer

Cette île appartient à la République française.

##### 3. Repérer

La lettre A désigne une ville aux fortes densités.

La lettre B désigne un port touristique.

La lettre C désigne un port commercial.

##### 4. Analyser

Types d'espaces	Je décris ce que je vois	J'analyse ce que j'ai décrit
<b>A : Une ville aux fortes densités</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Les habitations sont très diverses : se côtoient dans le même espace des maisons individuelles, des barres d'immeubles, etc. ;</li><li>– Aucun axe routier ne semble structurer l'étalement de la ville ;</li><li>– La densité du bâti est importante et laisse peu de place à de nouvelles constructions.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– La croissance de la ville s'est faite de façon anarchique, il est difficile d'identifier des quartiers ;</li><li>– Le manque de place dans le centre de la ville laisse supposer un étalement en tache d'huile aux frontières de la ville. Cela suppose également que Fort-de-France attire et concentre la population de l'île.</li><li>– L'absence d'axes routiers structurant ce bâti particulièrement dense laisse craindre des problèmes d'embouteillage.</li></ul>
<b>B : Un port touristique</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Les bateaux amarrés dans ce port sont surtout des voiliers, mais on peut remarquer la présence, au premier plan, d'un bateau beaucoup plus imposant, certainement un bateau de croisière ;</li><li>– Ce port possède de nombreuses infrastructures, notamment des hangars ;</li><li>– Ce port a également un accès direct à la ville.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Il s'agit d'un port touristique destiné à accueillir des bateaux de plaisance mais également de croisière ;</li><li>– Les hangars permettent aux plaisanciers de bénéficier d'une réparation navale sur place, ce qui constitue un service appréciable ;</li><li>– Enfin, l'accès direct à la ville facilite les escales des croisiéristes.</li></ul>
<b>C : Un port commercial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Un port où est amarré un navire, certainement un porte-conteneurs ;</li><li>– De nombreux conteneurs en attente de traitement, ainsi qu'une grue destinée à l'embarcation de ces conteneurs sur les porte-conteneurs.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Il s'agit d'un port de commerce intégré au commerce mondial, puisqu'il est en mesure d'accueillir et de charger des porte-conteneurs.</li></ul>

## 5. Rédiger une synthèse

Les caractéristiques principales de la macrocéphalie de Fort-de-France sont que cette forte concentration de la population en une ville unique entraîne des difficultés d'habitat, d'aménagement urbain mais également de circulation. Cette ville concentre également la plupart des activités économiques, en particulier maritimes : Fort-de-France est non seulement un port de commerce participant au fret international, grâce à ses infrastructures de manutention de conteneurs, mais c'est également un port touristique attirant plaisanciers et croisiéristes.

# PRÉPA BAC

## COMPOSITION

p. 190-191

### Sujet 9 : L'Union européenne entre unité et diversité

## Étape 2 Dégager la problématique

- 1) *Quels sont les facteurs d'unité et de diversité de l'Europe ?* La problématique est trop restreinte.
- 2) *Quels espaces restent en marge du développement économique de l'UE ?* La problématique est trop restreinte ; un seul aspect du sujet est envisagé.
- 3) *L'Europe est-elle une grande puissance ?* La problématique est trop large.
- 4) *Quelles sont les dynamiques européennes pour réduire les disparités européennes et favoriser l'unité ?* Cette problématique est la plus pertinente. Elle pose d'emblée l'enjeu essentiel de la question qui n'est pas seulement d'énumérer des facteurs d'unité ou de diversité mais d'analyser les politiques européennes pour construire l'Europe de demain.
- 5) *L'Union européenne est-elle bien intégrée à la mondialisation ?* La problématique est hors-sujet.

## Étape 3 Bâtir le plan

- Le plan 4 est le plus pertinent car il envisage tous les aspects pour comprendre les enjeux européens face aux disparités.

Plan	Idées principales	Exemples
<b>1) Les facteurs d'unité et de diversité de l'Europe : des atouts, des contraintes</b>	<b>Les facteurs d'unité</b> Un héritage commun.	– L'antiquité gréco-latine – L'humanisme au XVI <sup>e</sup> siècle – L'influence des Lumières au XVIII <sup>e</sup> siècle
	Des valeurs communes.	– Démocratie – Droits de l'homme – Libertés individuelles
	<b>La diversité de l'Europe</b> Une mosaïque linguistique.	– L'Europe compte plus de 200 langues, écrites en trois alphabets.
	Une mosaïque de religions.	– Le christianisme (catholicisme, protestantisme et orthodoxie) mais aussi des religions minoritaires, islam et judaïsme.
	Des conceptions différentes de l'UE : les 27 membres ont souvent du mal à dégager une position commune.	– L'Allemagne est favorable à une intégration de l'Europe centrale. La France souhaite privilégier l'Union pour la Méditerranée.
La diversité peut être un atout (richesse culturelle) mais aussi une source de contraintes : comment s'entendre entre 27 pays pour trouver une position commune ?	– Beaucoup de pays sont opposés à l'entrée de la Turquie dans l'UE. Le Royaume-Uni y est favorable.	
<b>2) Les manifestations spatiales de la diversité</b>	<b>À l'échelle européenne</b> Une grande diversité dans les niveaux de richesse (PIB/hab.) et de développement (IDH).	– Le PIB/hab. dans la région la plus riche du Royaume-Uni (le Grand Londres) est plus de dix fois supérieur à celui des régions bulgares. – IDH de la Norvège : 0,938. – IDH de la Bulgarie : 0,743.
	<b>À l'échelle nationale</b> Des écarts de richesse entre régions d'un même État.	Le chômage est deux fois plus élevé dans l'Est de l'Allemagne qu'à l'Ouest.
<b>3) Les objectifs européens pour favoriser l'unité, réduire les disparités</b>	L'UE cherche à réduire ses écarts et y consacre 80 % de son budget, par l'octroi de fonds structurels aux régions les plus défavorisées (PECO).	
	Pour favoriser l'unité, réduire les disparités, l'UE investit dans les réseaux de transport transnationaux.	Les cinq axes prioritaires visent principalement à désenclaver les régions périphériques de l'est et du sud. Les PIGS (Portugal, Irlande, Grèce et Espagne) et les PECO sont les principaux bénéficiaires (amélioration du réseau ferroviaire en Pologne pour renforcer le dynamisme de régions excentrées).
	L'UE favorise la coopération entre États.	– Le traité d'Amsterdam (1997) a mis en place des systèmes de coopération entre États de l'UE. – Rôle de la Politique Européenne de Voisinage (voir p. 244 du manuel).

## Étape 4 Rédiger l'introduction

- 1) Une amorce qui suscite l'intérêt du lecteur :
  - Depuis 2000, « L'unité dans la diversité » est la devise de l'UE.
  - Depuis 1957, l'UE s'est construite en huit étapes décisives. Les dernières adhésions de la Roumanie et de la Bulgarie, illustrent bien l'enjeu lié à l'unité et à la diversité de l'Europe.
- 2) Une ou deux phrases qui précisent le sujet :
 

Si l'unité de l'Union européenne existe autour d'un héritage historique commun et de valeurs identitaires partagées, cette entité de 500 millions d'habitants se caractérise aussi par une très grande diversité économique et sociale. Pour renforcer sa cohésion et sa compétitivité, l'UE souhaite réduire ces disparités entre les États et les territoires qui la composent.

- 3) Une ou deux phrases qui formulent une problématique :
 

Quelles sont les dynamiques européennes pour réduire les disparités européennes et favoriser l'unité ?
- 4) L'annonce du plan de façon simple et claire :
 

Les facteurs d'unité et de diversité de l'Europe seront exposés avant d'analyser les manifestations spatiales de cette diversité. Cette étude nous permettra enfin de comprendre les objectifs et moyens mis en place par l'UE pour favoriser le développement harmonieux de tous ses territoires.

## Étapes 5 et 6 Rédiger le corps du devoir et la conclusion

Proposition de conclusion :  
L'UE connaît donc des disparités importantes ce qui peut constituer un frein à son développement. C'est pourquoi l'un des enjeux majeurs

de l'Europe est de réduire les disparités entre les territoires, par des subventions aux régions les plus défavorisées (PIGS et PECO), une politique ambitieuse de transports pour désenclaver les régions périphériques et des projets de coopération entre les régions européennes. Si l'UE consacre 80 % de son budget à cet objectif, c'est parce qu'il en va de sa compétitivité future face aux autres grandes puissances (États-Unis, géant chinois, etc.).

### Sujet 10 : Mayotte, un territoire ultramarin au sein de son aire régionale

Il est possible de rédiger la composition à partir du plan proposé page 191 du manuel.

## ANALYSE DE DOCUMENTS 8 ET 9

p. 192-193

### Sujet 8 : Les enjeux migratoires des frontières externes de l'UE : le cas de la Grèce.

**Pourquoi peut-on dire que la frontière gréco-turque illustre les aspects de l'immigration vers l'Union européenne et les limites de sa politique en la matière ?**

1) La Grèce : le point de passage privilégié des migrants vers l'UE	2) L'Europe : un eldorado pour les populations des Suds	3) La politique européenne en matière d'immigration
<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Le petit pays, surendetté et désorganisé, est aujourd'hui débordé par l'afflux de migrants »</li> <li>- « Près de 200 clandestins parviendraient toujours à passer la frontière chaque jour. Environ 80 % des immigrés clandestins en Europe entrent par la Grèce. »</li> <li>- « Ainsi, les autorités grecques en sont-elles réduites à parquer toujours plus de réfugiés dans des camps déjà surchargés. »</li> <li>- « Véritable crise humanitaire », indigne de l'UE.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- « Il s'agit essentiellement d'Irakiens, d'Iraniens et d'Afghans, mais aussi d'Africains et de ressortissants du Moyen-Orient qui versent des milliers et des milliers d'euros à des passeurs pour entrer en Europe. »</li> <li>- « La plupart d'entre eux ne prévoient pas de rester en Grèce et mettent le cap vers les pays du Nord et de l'Ouest, plus riches. »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- « La politique d'immigration européenne »</li> <li>- « Nul besoin d'être grand clerc pour affirmer que les passeurs ne tarderont pas à trouver d'autres chemins pour contourner ce morceau de mur. »</li> <li>- « Mais le droit européen est clair : en vertu du règlement Dublin II, le pays responsable du traitement des demandes d'asile est celui par lequel le demandant est arrivé. »</li> <li>- « L'Europe forteresse ? Elle existe depuis longtemps. »</li> </ul>

- Il s'agit d'un point de vue journalistique qui tient à mettre en évidence les contradictions de la politique européenne en matière migratoire. Ce point de vue peut en effet être discuté. Le premier et le dernier paragraphe semblent se contredire. Résolument provocateur, le premier sert en fait d'accroche à l'article. Cette provocation ne trouve son sens qu'à la lecture des dernières phrases de l'article.

- L'exemple de la Thrace est facilement généralisable même si au moment où l'article est écrit 80 % des flux migratoires vers l'Europe transitent par cette région. La géographie des flux migratoires est en fait très variable en fonction des politiques sécuritaires mises en place : les patrouilles de surveillance du réseau Frontex et les accords passés avec la Libye pour limiter les flux migratoires avaient tari les trajets en Méditerranée occidentale à partir de 2009 mais les crises politiques tunisiennes et libyennes de 2011 modifient à nouveau les flux (réouverture des camps de migrants sur l'île de Lampedusa).

#### Étapes 3 et 4 Bâti un plan et rédiger

L'article du *Berliner Zeitung* de B. Vestring fait état de la construction récente d'un mur de 12 kilomètres par la Grèce pour freiner les flux migratoires en provenance de la Turquie. L'exemple de ce mur illustre en fait l'ensemble de la politique migratoire de l'UE.

**La Grèce est en effet devenue le point de passage privilégié des migrants vers l'UE** puisque « 80 % des immigrés clandestins en Europe entrent par la Grèce ». Ces flux sont d'ailleurs récents puisqu'ils se concentraient auparavant en Espagne (Gibraltar) et en Italie (Lampedusa) où, depuis le début de l'année 2011, ils sont de nouveau en progression via la Sicile. En Grèce, les entrées des migrants clandestins se font par les îles, même si cette route est aujourd'hui en baisse en raison des patrouilles du système Frontex qui y sont très actives et du coût de passage qui y est double voire triple par rapport à la voie terrestre. En conséquence des coûts exorbitants demandés par les passeurs maritimes, les candidats à l'immigration privilégient la Thrace (44 %

#### Étape 1 Analyser le sujet

- Le terme « enjeu » désigne l'ensemble des données en cause (points de passage, flux) et susceptibles d'être modifiées (migrants, politique sécuritaire) par un phénomène, en l'occurrence ici les flux migratoires. L'expression « frontière externe de l'Union européenne » montre bien qu'aujourd'hui, les frontières des pays membres de l'UE ne sont plus les frontières historiques de chacun des membres mais les délimitations de l'organisation régionale. En effet, l'effacement des limites entre États membres a repoussé les frontières aux limites externes de l'Europe. Les candidats à l'immigration en France pénètrent le territoire par la Thrace (Grèce) ou Lampedusa (Italie).

- Le sujet porte donc sur l'ensemble de l'Union européenne et pas seulement sur la Thrace. L'exemple grec est significatif de l'ensemble des frontières externes. D'ailleurs la situation de la Thrace comme point de passage est conjoncturelle : jusqu'en 2009, on retenait plutôt le point stratégique de Gibraltar, et depuis février 2011, Lampedusa redevient un point de passage avec la révolution tunisienne.

#### Étape 2 Lire et comprendre le document

- Cet article de presse est extrait du grand quotidien allemand *Berliner Zeitung*. Comme vu précédemment, à travers l'exemple grec, c'est l'ensemble de la politique européenne de sécurité migratoire qui est en jeu ici.

des clandestins entrant en Europe). Or, lorsqu'ils sont en Grèce : ils sont en Europe (espace Schengen). La Grèce est donc bien une frontière externe de l'UE mais, à elle seule, et en raison de ses propres difficultés de « petit pays surendetté et désorganisé par la crise financière », elle ne peut assurer des conditions d'accueil décentes aux réfugiés.

Malgré ces « conditions d'accueil indignes », **l'Europe apparaît toujours comme un eldorado pour les populations des Suds**. La majorité des candidats à l'immigration européenne vient des pays méditerranéens voisins (pays du sud et de l'est de la Méditerranée) mais également, de plus en plus, de pays du sud plus lointains instables ou en guerre (« Irakiens, Iraniens et Afghans ») ou de pays en mal développement (« Africains »). Ils paient alors des sommes importantes à des passeurs afin de rejoindre l'Europe riche du Nord et de l'Ouest.

Face à ces flux, **l'Europe a depuis longtemps mis en place une politique sécuritaire** : « L'Europe forteresse existe depuis longtemps ». En effet, si dans le cadre de l'espace Schengen, créé en 1985, on défend la liberté de circulation à l'intérieur de la forteresse, celle-ci se ferme à l'extérieur. Par exemple, l'UE accorde peu de droit d'asile (« en Grèce, seules 11 des 30 000 demandes d'asile » déposées ont été accordées). La politique européenne en la matière est de plus très ambiguë en raison du règlement injuste de Dublin II qui reporte sur les pays la responsabilité des clandestins, pénalisant ainsi les pays d'entrée en oubliant que les frontières de la Grèce ou de l'Italie (2011) sont aussi les frontières de l'UE. Le mur apparaît alors comme un dernier recours pour ces pays frontaliers. Déjà en Espagne, de manière plus ou moins concrète (Melilla, Ceuta) des fortifications ont bloqué les flux des points de passage stratégiques mais cela ne fait que déplacer le problème de quelques kilomètres ou de plusieurs milliers.

Le cas de la Thrace, présenté dans cet article, met en lumière les contradictions de la politique européenne en matière de sécurité face aux flux migratoires.

## Sujet 9 : L'action de l'Union européenne sur le territoire des États membres.

En étudiant les documents, montrez que l'Union européenne mène des actions contre les inégalités sociospatiales et que celles-ci ont des conséquences sur le territoire.

### Proposition de plan :

La confrontation de ces deux documents permet de mesurer l'action de l'Union européenne sur le territoire des États membres.

- 1) L'action européenne pour réduire les inégalités sociospatiales
  - a) L'acteur principal : Commission européenne, son organe d'action régionale, le FEDER et sa politique de cohésion (348 milliards d'euros entre 2007 et 2013)
  - b) À l'échelle communautaire :
    - Les États « contributeurs » sont les puissances de l'UE (France, Allemagne);
    - Les États bénéficiaires connaissent depuis 2004, une modification des aides régionales puisque plus de la moitié de l'aide revient aujourd'hui aux nouveaux membres de l'UE qui ne représentent qu'un peu plus de 20 % de la population.
  - c) À l'échelle locale : certains espaces plus en difficulté (anciennes régions industrielles en reconversion) et stratégiques (ports, métropoles) bénéficient des efforts européens.
- 2) Les conséquences sur le territoire
  - a) Les secteurs prioritaires :
    - Innovation;
    - Développement durable (transport plus respectueux de l'environnement en Pologne, doc. 2);
    - Accès aux réseaux (LGV en Pologne, doc. 2 ou entre Bordeaux et Madrid).
  - b) Les conséquences :
    - Une mise en cohérence des politiques communautaires (transport);
    - Une dynamisation des espaces en difficulté (régions de Lodzkie ou Mazowieckie, doc. 2).

Conclusion : l'action régionale de l'Europe a des conséquences directes sur le territoire et contribue à diminuer les inégalités sociospatiales.

## FICHE DE RÉVISION

p. 194-195

### ● Présentation

L'organisation de la fiche de révision a été l'objet d'une présentation dans la partie que le livre du professeur consacré au chapitre 1.

L'essentiel, les schémas cartographiques et l'organigramme de révision répètent l'organisation de la réflexion, la démarche du chapitre 5 qui s'interroge sur les frontières et limites de l'Union européenne, les inégalités sociospatiales à l'intérieur de son territoire et ses territoires ultramarins.

### Bibliographie

- P. Beckouche et Y. Richard, *Atlas d'une nouvelle Europe. L'UE et ses voisins : vers une région mondiale ?*, Paris, Autrement, 2008.
- Collectif, « L'outre-mer », *Pouvoirs*, Paris, Seuil, 2005, n° 113.
- M. Dumont et M. Gérardot, dir., *L'Europe*, Paris, Atlande, 2010.
- M. Foucher, dir., *Europe, Europes*, Paris, La Documentation française, 2010.
- [Documentation photographique n° 8074]
- M. Foucher, *L'Europe*, Paris, CNED-SEDES, 2009.
- J.-C. Gay, *L'outre-mer français, un espace singulier*, Paris, Belin, 2008.
- Y. Jean et G. Baudelle, dir., *L'Europe. Aménager les territoires*, Paris, Armand Colin, 2009.
- J. Lévy, *Europe, une géographie*, Paris, Hachette, 2011.

### Sitographie

- Informations sur l'Union européenne, son actualité, son histoire et son fonctionnement : [www.toutteleurope.net](http://www.toutteleurope.net) ;
- Portail officiel de l'Union européenne : [http://europa.eu/abc/index\\_fr.htm](http://europa.eu/abc/index_fr.htm) [Riche en documents pédagogiques téléchargeables] ;
- Articles de la presse européenne traduits en français et consacrés aux thématiques européennes : <http://www.presseurope.eu/fr> ;
- Site d'Eurostat, l'organisme de statistiques européennes : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/> [Site qui permet de réaliser rapidement des cartes à partir de données simples : aller dans « Profil des pays », colonne de droite].
- Site de L'Institut d'Émission des Départements d'Outre-mer (IEDOM) : [www.iedom.fr](http://www.iedom.fr) ;
- Site du ministère des Outre-mer : [www.outre-mer.gouv.fr](http://www.outre-mer.gouv.fr) ;
- Et les sites des différentes collectivités territoriales pour ce qui est des territoires ultramarins français (régions, départements, communes).

## Introduction

### ● Lecture du programme

« L'Union européenne et la France dans la mondialisation » est la deuxième question à traiter dans le cadre du thème 3 intitulé « L'Union européenne et la France dans le monde ». Le programme préconise de consacrer à ce thème 13 à 14 heures, il est possible de traiter la question en 7 heures (en comptant une évaluation d'une heure).

L'approche de cette question, qui porte sur l'échelle mondiale, est essentiellement économique, même si le deuxième item (« La présence française dans le monde ») suppose d'analyser la présence certes économique, mais également politique (y compris diplomatique et militaire) et culturelle de la France dans le monde. Ceci dit, l'analyse de l'Union européenne en tant qu'acteur et pôle majeurs de la mondialisation, de la présence économique française dans le monde, du statut de ville mondiale de Paris et de la façade maritime mondiale que constitue la « Northern Range » témoigne du fait que la question s'appréhende essentiellement d'un point de vue économique. En ce sens, elle forme une passerelle avec le programme de terminale qui

s'intéresse à l'insertion des territoires dans la mondialisation (thème 2) et aux aires continentales (thème 3).

Cette question permettra d'ailleurs d'introduire d'importantes notions que les élèves utiliseront en terminale : « acteur », « pôle », « Triade », « FTN », « interface », « ville-monde », « centre d'impulsion ».

Les élèves pourront également se familiariser avec les analyses de document(s) (le titre définitif de l'exercice n'est pas connu au moment de l'écriture du livre du professeur), puisque les méthodes 1 (p. 228-229) et 2 (p. 230-231) ainsi que les analyses de documents 9 et 10 (p. 234-235) offrent des sujets larges et des documents connus de tous, pouvant être aisément traités.

### ● Organisation du chapitre

À la différence de la précédente question, la question 6 ne comporte pas d'étude de cas, mais trois items qui nécessitent des développements certains pour être traités de manière satisfaisante. C'est pour cette raison que le chapitre 6 se compose de 6 cours accompagnés de 6 exemples que l'on peut traiter en suivant la programmation fournie en introduction du livre du professeur (p. 6-7) ou bien regrouper en deux parties pour plus de lisibilité :

Mise en œuvre	Pages du manuel
<b>I. L'Union européenne dans la mondialisation</b>	
A. L'Union européenne, acteur majeur de la mondialisation	200-203
B. L'Union européenne, pôle majeur de la mondialisation	204-207
C. Une façade maritime mondiale : la « Northern Range »	224-227
<b>II. La France dans la mondialisation</b>	
A. La présence économique française dans le monde	} <i>Au choix</i>
B. La présence politique et culturelle française dans le monde	
C. Paris, ville mondiale	
	212-215
	216-219
	220-223

## OUVERTURE

p. 196-197

### Des porte-conteneurs dans le port de Rotterdam (Pays-Bas)

La photographie d'ouverture présente l'entrée d'un porte-conteneurs dans le port de Rotterdam (1<sup>er</sup> port européen en termes de trafic) et situe d'emblée le propos dans le cadre de l'insertion de l'Union européenne dans les échanges mondiaux. Le choix de l'emblème Maersk participe aussi de cette image puisque le groupe danois est le premier armateur mondial. Cette photographie peut également être utilisée en prolongement de l'étude de Rotterdam et en particulier du document 5 p. 227 (approche multiscalaire). Il est également possible d'inviter les élèves à repérer les quais de transbordement des conteneurs sur la carte 1 p. 226 et la photographie 3 p. 227.

## CARTE 1

### L'Union européenne au cœur des échanges mondiaux

p. 198-199

#### Décrire

• Le planisphère constitue un document de départ incontournable puisqu'il mesure le poids de l'Union européenne dans les échanges mondiaux par rapport aux autres centres d'impulsion de la globalisation. L'accent est également mis sur les échanges intrazone et permet de distinguer la spécificité de l'Europe (deux tiers des échanges sont

internes) : si l'Union européenne est la première puissance commerciale de la planète, elle le doit essentiellement à ses échanges intrazone.

• Le planisphère présente l'importance des échanges au sein de la Triade et l'effacement de certains espaces dans les relations commerciales avec l'Europe. Le choix cartographique d'entourer les grands ensembles planétaires en fonction de leurs échanges avec l'UE (principaux partenaires en pointillés bleus, liens de dépendance à l'égard de l'UE en pointillés verts) renforce les figurés classiques.

• À plus grande échelle, la petite carte offre un résumé des principaux territoires de l'insertion de l'UE dans la mondialisation et illustre le cours page 204. On y voit à la fois l'inégale insertion des espaces de l'UE (dorsale européenne et périphéries plus ou moins intégrées) mais aussi la présence des interfaces (métropoles et façades maritimes).

#### Passer au cours

• Quelques questions pour introduire le cours 1 :

Quelle place l'Union européenne occupe-t-elle dans le monde ?

Comment expliquer cette puissance ?

Quels sont les problèmes que l'UE doit dépasser pour maintenir cette place ?

• Quelques questions pour introduire le cours 2 :

Quelle est la place de l'Union européenne dans les échanges internationaux de marchandises, de capitaux, d'hommes ?

Quels sont les acteurs de l'insertion européenne dans l'économie mondiale ?

Quels sont les espaces de l'insertion mondiale de l'Union européenne ?

## COURS 1

### L'Union européenne, acteur majeur de la mondialisation

p. 200-201

#### ● Présentation

L'objectif de ce premier cours est de mesurer la puissance de l'Union européenne, ce qui permet ensuite (cours 2) d'en comprendre le degré d'insertion dans l'espace mondial. Le palmarès européen est d'abord présenté (place et évolution des grands secteurs d'activité), puis expliqué et enfin nuancé (les limites et fragilités de l'Union européenne). La photographie de la *skyline* de Francfort illustre l'importance des activités financières et la place des métropoles. Le repère de la page 200 et le document 2 p. 201 permettent de situer le poids de l'UE dans le monde, en particulier en la comparant aux autres centres d'impulsion planétaire (États-Unis, Japon et Chine). Enfin, le document 3 interroge sur l'un des aspects majeurs de l'insertion européenne dans le monde – son agriculture – à travers la réforme de la PAC.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Le document 2 p. 201 est un document très complet qui permet de dresser un bilan de la puissance de l'Union européenne. Il est possible de coupler son étude avec celle du document repère qui permet de mesurer l'évolution de la part de la population et du PIB ppa européens depuis 1950. L'étude de la photographie peut également donner lieu à des exercices intéressants : repérage des grands immeubles et des fonctions qu'ils abritent, comparaison avec les immeubles du premier plan, réflexion sur l'évolution de ces quartiers d'affaires (construction, *citysation*, *gentrification*, rénovation, réhabilitation). La comparaison avec l'étude des docklands de Londres pages 206-207 peut permettre de dégager les grandes dynamiques des quartiers d'affaires des métropoles européennes.

## EXEMPLE 1

### Pourquoi H&M et Zara peuvent-ils être considérés comme deux acteurs européens de la mondialisation ?

p. 202-203

#### ● Présentation

Le choix des deux géants européens de la mode H&M et Zara participe de la volonté de montrer que la mondialisation est un phénomène du quotidien et invite à s'interroger sur les techniques de production et de distribution de deux entreprises présentes dans presque toutes les villes françaises. Il permet aussi d'illustrer concrètement la place des acteurs de la mondialisation. La confrontation des deux stratégies permet aussi de souligner la diversité des situations. Les documents offrent une vision large des lieux et modes de production, des espaces de chalandise, des techniques mises en œuvre pour réduire les coûts (main d'œuvre, juste-à-temps, flux tendus) et des stratégies d'images (marketing humanitaire). Cet exemple illustre parfaitement le poids et les stratégies des FMN européennes (cours 1) mais également le rôle des échanges (importations, IDE) présentés dans le cours 2.

En sélectionnant les documents 1 et 5, on peut aussi entraîner les élèves à l'analyse de documents avec une consigne précise : Montrez que H&M et Zara sont deux acteurs de la mondialisation. Un prolongement pédagogique est possible à travers une activité de terrain : rechercher dans les magasins des deux groupes des éléments qui attestent des conclusions de ce dossier (*made in...*, durée de vie dans le rayon, flux tendus et juste-à-temps). Il est aussi possible de prolonger le travail sur le site de l'entreprise H&M qui affiche tous ses programmes (environnementaux et humanitaires).

#### ● Réponses aux questions

1. La comparaison des deux entreprises permet de mettre en évidence un point commun, leur siège social européen, La Corogne en Espagne et Stockholm en Suède (doc. 1), conséquence de l'origine familiale des deux enseignes. On trouve également des différences. Zara privilégie la proximité au coût de production (flux tendus) et maintient plus des deux tiers de sa production en Europe, dont 50 % en Espagne (Galice),

siège familial). H&M en revanche, délocalise presque intégralement sa production (doc. 1). De plus, H&M ne produit rien lui-même et utilise la sous-traitance (docs 4 et 5), alors que Zara, sans négliger la sous-traitance, possède également des usines de production propres au groupe en Espagne (doc. 5).

2. À l'échelle mondiale (doc. 1), les boutiques se localisent dans les États du nord (Triade) et les États pétroliers, là où se concentre le pouvoir d'achat. Pourtant, de plus en plus, elles pénètrent les métropoles des puissances émergentes.

À l'échelle métropolitaine (docs 2 et 5), les espaces de vente se localisent dans les espaces marchands, le plus souvent dans les centres des métropoles (5<sup>e</sup> Avenue à New York, ouverture d'un H&M sur les Champs-Élysées à Paris).

3. Ces deux grands groupes contribuent au rayonnement international de l'Union européenne, d'abord par leur présence planétaire dans la distribution (IDE, commerce international, docs 1 et 3), mais également par la nature même des activités qui confirme l'image de mode et de luxe (H&M s'associe à des créateurs de renom comme Karl Lagerfeld, doc. 5) de l'Europe.

4. Ces espaces oubliés sont de deux natures :

– les PMA ne disposant pas d'un pouvoir d'achat suffisamment attractif pour ces géants de la mode (doc. 1) ;

– les pays où la métropolisation est faible par absence de grande ville où se concentrent des populations au mode de vie occidental (Australie, Nouvelle-Zélande).

Néanmoins, on peut supposer que l'implantation de ces deux enseignes dans certains pays est une question de temps. Le nombre de boutiques étant en croissance très rapide, les marchés où ils sont absents (Australie, métropoles indiennes, doc. 1) sont appelés à diminuer.

5. H&M s'efforce de véhiculer une image vertueuse en soutenant des programmes humanitaires (scolarisation d'enfants dans le cadre d'un partenariat avec l'Unicef; amélioration de l'accès à l'eau; programme d'emploi des femmes en Arabie saoudite), sanitaires (campagne de lutte contre le sida, lutte contre le cancer) et environnementaux (interdiction de teintures très polluantes; dépollution de l'eau). Mais la production est confiée à des sous-traitants aux méthodes de travail difficiles à contrôler malgré les efforts affichés par l'entreprise (emploi d'inspecteurs dont la tâche est de repérer les atteintes aux droits des travailleurs). Les manifestations qui ont suivi l'incendie meurtrier (21 morts) dans une entreprise Garib & Garib, fournisseur du groupe, et le scandale des minces indemnités délivrées aux familles par H&M attestent des priorités données à la rentabilité de la production. De même, les conflits sociaux dans les magasins de distribution du groupe portent eux aussi sur des revendications salariales et les conditions de travail.

**BILAN.** Le bilan peut s'organiser en trois parties.

**Les deux FMN européennes H&M et Zara développent des stratégies de production différentes :** production régionale en raison d'un attachement hérité à la Galice (fondateur du groupe) pour Zara; délocalisations pour profiter de conditions de production privilégiées (main-d'œuvre, sous-traitance) pour H&M et, dans une moindre mesure, Zara. En revanche, les deux entreprises maintiennent leur siège social en Europe et développent des stratégies de livraison identiques (juste-à-temps, flux tendus, stock zéro).

**Ces entreprises ont un même rayonnement planétaire** qui reflète les inégalités de développement à toutes les échelles : les pays du Nord concentrent plus de boutiques que ceux du Sud; les métropoles attirent les espaces de vente; les grands groupes renforcent leur présence dans les pays émergents. À l'échelle urbaine, les espaces privilégiés d'implantation de boutiques sont les espaces centraux, en particulier les centres-villes prestigieux des grandes métropoles internationales.

**L'insertion planétaire de ces grands groupes pose la question des conséquences sociales** pour les pays accueillant les délocalisations. Alors que ces groupes, et en premier lieu H&M, valorisent une image vertueuse en vantant leur action humanitaire en partenariat avec les grandes institutions internationales, les contestations grandissent quant aux conditions de travail dans les ateliers et les boutiques du groupe (salaires et conditions de travail précaires).

## COURS 2

### L'Union européenne, pôle majeur de la mondialisation

p. 204-205

#### ● Présentation

L'objectif du cours 2 est de mesurer l'insertion de la puissance de l'UE (présentée dans le cours 1) dans l'espace mondialisé : place dans les échanges de marchandises, de capitaux (doc. 1) et d'hommes, mais également rôle de l'Union européenne dans la gouvernance planétaire (à travers ses acteurs institutionnels ou privés). Enfin, l'analyse change d'échelle en présentant les espaces de l'insertion dans la mondialisation : centres décisionnels (métropoles et cœur de la dorsale européenne) et interfaces privilégiées (lien avec le cours 6). Les documents d'accompagnement mettent l'accent sur les FMN, acteurs privilégiés de la mondialisation (Repère qui situe les FMN européennes dans la compétition internationale et doc. 2 qui présente leur stratégie de délocalisation). Le document 3 présente une particularité européenne, sa stratégie de coopération.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

La question de la place des FMN européennes peut donner lieu à un exercice à partir des documents repères p. 204 et du document 2 p. 205 : Quels sont les secteurs d'activité des FMN européennes les plus importantes ? Quelle place occupent-elles dans la compétition internationale ? Quelle stratégie planétaire développent-elles ?

Le travail peut se poursuivre par l'étude des cas H&M et Zara p. 202-203, ou à l'échelle française, par l'étude de Michelin p. 229. Le document 1 p. 205 pose la question des places financières européennes et de leur stratégie pour maintenir leur rang international.

## EXEMPLE 2

### Pourquoi peut-on affirmer que Londres est une ville-monde ?

p. 206-207

#### ● Présentation

Le choix de l'étude de Londres se justifie par la volonté de proposer, dans ce chapitre, un autre espace d'insertion dans la mondialisation que les interfaces maritimes, longuement présentées dans les cours 3 et, dans une moindre mesure, dans le cours 4. En effet, c'est par les métropoles, et *a fortiori* par les plus puissantes d'entre elles, que l'Union européenne trouve sa place dans la mondialisation. Cet exemple vient en appui du cours 2 qui traite des espaces intégrés de l'UE et de la carte p. 198. Or, cette ville-monde qui termine au nord la mégalopole européenne, accueille le premier aéroport mondial, constitue un grand centre touristique, s'affirme comme une capitale intellectuelle européenne (presse, édition, marché de l'art) et devient le siège des Jeux olympiques de 2012, autant d'exemples qui attestent de sa puissance et de son rang européen et mondial. Les documents présentent à la fois la place qu'occupe Londres dans l'archipel métropolitain mondial (docs 2, 3 et 5) et les dynamiques urbaines en cours (docs 1, 2 et 4).

#### ● Réponses aux questions

**1.** Londres abrite toutes les fonctions d'une ville-monde. Elle est d'abord une métropole économique (doc. 3) et financière (doc. 1) qui trouve son origine dans la tradition commerciale de la ville. C'est en effet sur la puissance internationale de son négoce que s'est édifiée la place financière londonienne : Londres tient toujours le premier rang sur le marché des changes, celui de l'assurance, des métaux précieux... Le PUB de Londres équivaut à celui de l'Indonésie (240 millions d'habitants). Londres est aussi une capitale culturelle (émission d'informations, attractivité artistique, docs 3 et 4). À cette puissance économique, il convient d'ajouter le rôle politique international de Londres : l'influence géostratégique du Royaume-Uni (doc. 3), via ses gouvernants (doc. 4), constitue un atout supplémentaire.

Ces fonctions privilégient les espaces hypercentraux (City) ou les quartiers réhabilités des docks (docs 1 et 4). Le paysage urbain et la modernité architecturale des quartiers d'affaires témoignent qu'ils participent de cette puissance. La City correspond aux 2 km<sup>2</sup> du vieux Londres qui ont été affectés par l'incendie de 1666 et par les bombar-

dements de 1940 (doc. 1). Ce quartier concentre des institutions financières prestigieuses : la Bank of England, le Stock Exchange (Bourse), la banque Lloyd's of London... et abrite 7,7 millions de m<sup>2</sup> de bureaux. Ce CBD est déserté la nuit (*citysation*). Le nouveau centre d'affaires des docklands (docs 1 et 4), en particulier Canary Wharf (2,1 km<sup>2</sup> de bureaux), témoigne des dynamiques urbaines en cours.

**2.** L'attractivité londonienne est aussi un excellent marqueur de sa place dans le monde. Elle concerne d'abord les hommes : flux migratoires et en particulier drainage des cerveaux (universités, centres de recherche). Par exemple, Londres est la 6<sup>e</sup> ville française avec 300 000 Français expatriés. Elle mise d'ailleurs sur son caractère cosmopolite et multiculturel. En 2006, environ le quart des Londoniens est né à l'étranger. Elle accueille également 25 millions de visiteurs annuels et l'évènement des Jeux olympiques en 2012 renforce encore cette attractivité par l'image qu'il confère à la ville.

Mais l'attractivité concerne également les capitaux (place financière, IDE, doc. 1) et les marchandises (port).

**3.** La question invite à réfléchir aux transformations des docklands et dans une moindre mesure de la City. L'exiguïté de ce quartier explique sa congestion et la nécessité de trouver de nouveaux emplacements pour développer ses activités : les docklands constituaient une belle opportunité car ils groupaient, sur 11 kilomètres en aval du Tower Bridge, des entrepôts, des bassins, des usines, hérités du prestigieux passé du port de Londres et pour moitié désaffectés.

En conséquence, les mutations sont d'abord fonctionnelles : les docks à vocation industrialo-portuaire se tertiarisent. Les activités *high tech* (recherche et gestion), les bureaux, restaurants et boutiques permettent la création de nombreux emplois même si 60 % d'entre eux sont en fait des transferts provenant d'autres quartiers londoniens. Aujourd'hui, les docklands constituent le 3<sup>e</sup> centre d'affaires de Londres après la City et West End.

Au niveau social, ces quartiers connaissent un double effet : *gentrification* et exclusion. Les Londoniens les plus pauvres qui habitaient traditionnellement les docklands et travaillaient sur place sont contraints de quitter la zone, chassés par des prix devenus rétroactifs. Le problème est aujourd'hui aigu puisque les collectivités locales de Londres ne construisent pratiquement plus de logements sociaux.

Enfin, ces mutations fonctionnelles et sociales entraînent des transformations de paysage : soin accordé au traitement paysager, construction de buildings (le plus haut du Royaume-Uni), planification d'éco-quartiers (doc. 4), accueil du site des Jeux olympiques de 2012 (doc. 4).

**4.** La carte 4 montre l'importance des moyens de transport. Avec plus de 100 millions de passagers annuels dans ses cinq aéroports, un *hub* aérien (Heathrow) de dimension planétaire, une connexion ferroviaire continentale (via le tunnel sous la Manche et l'Eurostar, doc. 5) plaçant la ville à un peu plus de 2 h 30 de Paris et de 1 h 50 de Bruxelles, mais également avec des liaisons maritimes, Londres est un véritable carrefour. Le port de Londres a été longtemps le 1<sup>er</sup> port du monde, les activités portuaires étant aujourd'hui décalées à l'est, en aval sur la Tamise (les navires de haute mer ne pouvant plus remonter le fleuve jusqu'à la capitale). Les villes globales sont des plateformes multimodales.

**5.** Londres est classé dans le cercle fermé des quatre villes-mondes avec New York, Tokyo et Paris. Les villes globales, et les métropoles internationales d'une manière plus générale, entretiennent des relations de concurrence. Dans la compétition pour l'accueil des Jeux olympiques de 2012, Paris, Madrid, Londres, New York et Moscou se sont disputés l'enjeu. Mais ces grandes villes entretiennent également des liens de complémentarité. Les relations entre elles surpassent parfois celles qu'elles entretiennent avec leur environnement proche.

**BILAN.** Le bilan peut s'organiser en trois parties :

**Londres est une ville monde** qui en cumule toutes les fonctions caractéristiques : puissance économique, financière, culturelle, politique, attractivité des hommes, des savoirs, des capitaux et des marchandises.

**Les dynamiques spatiales sont à la hauteur des enjeux métropolitains :** *citysation* des quartiers hypercentraux (City), requalification, rénovation, réhabilitation, *gentrification* des espaces jusque-là délaissés (docklands), modernisation des paysages de ces quartiers.

**Londres est en relation avec le reste du monde**, et en particulier les autres métropoles internationales. Plateforme multimodale, elle entretient des relations de concurrence et de complémentarité dans le cadre de l'archipel métropolitain international.

## CARTE 2

### La présence de la France dans le monde

p. 208-209

#### Décrire

La carte présente les attributs militaires et économiques de la puissance française. Elle met en lumière une influence très disparate selon le levier étudié.

- La France est présente partout dans le monde grâce aux différents territoires ultramarins qui lui donnent la deuxième ZEE du monde. À l'étranger, son influence est très contrastée : les liens sont plus distendus avec l'Amérique latine et l'Asie et beaucoup plus forts avec l'UE et l'Afrique.
- L'UE est le premier partenaire commercial de la France (réceptrice de plus de 60 % des exportations françaises et de près de 80 % des IDE). Ces liens privilégiés s'expliquent par le traité de libre-échange conclu par les 27 pays européens.
- La France est présente militairement en Afrique (bases permanentes à Djibouti, au Sénégal et au Gabon). Elle affirme aussi son influence grâce à l'aide au développement dirigée majoritairement vers l'Afrique subsaharienne. Depuis 2002, la zone de solidarité prioritaire définie par la France contient 54 pays dont 40 sont situés sur ce continent. Ces liens privilégiés s'expliquent par le passé colonial de la France.

#### Passer au cours

La France est-elle une grande puissance économique mondiale ? (Cours 1)

Quels sont ses partenaires économiques privilégiés ? (Cours 1)

La France est-elle un des gendarmes du monde à l'instar des États-Unis ? (Cours 2)

Par quels moyens, autres que militaire et économique, la France peut-elle assurer une influence sur le monde ? (Cours 2)

## CARTE 3

p. 210

Cette carte permet de mettre en évidence l'angle d'étude de cet espace. La Northern Range est appréhendée en tant que façade maritime qui connecte l'Union européenne au reste du monde : l'étude y est donc économique.

#### Décrire

- Les ports européens organisent des façades maritimes. La plus dynamique est la « Northern Range » (du Havre à Hambourg), alignée sur l'axe maritime le plus fréquenté au monde.
- Les liaisons avec l'hinterland s'organisent à deux échelles. À l'échelle continentale, les ports sont hiérarchisés entre hub (plateforme multimodale de redistribution) et ports secondaires qui drainent l'arrière-pays. À plus grande échelle, la pénétration dans l'hinterland est permise par les axes de circulation maritimes (bassin rhénan), mais également routiers ou ferroviaires.

#### Passer au cours

Quelle place la Northern Range occupe-t-elle dans l'intégration mondiale de l'Union européenne ? (Cours 6)

Comment s'organisent les relations entre façades maritimes et intérieur du continent ? (Cours 6)

Pourquoi les ports européens sont-ils hiérarchisés ? (Cours 6)

## CARTE 4

p. 211

90 % des échanges de marchandises s'effectuent par navires : par conséquent, les territoires aménagés pour recevoir et exporter des flux maritimes (et surtout des conteneurs) sont intégrés à la mondialisation. Cette carte éclaire l'ampleur des enjeux liés aux espaces maritimes, en montrant le poids des façades maritimes aptes à la conteneurisation, la situation des routes principales, et aussi les dynamiques actuelles, partagées entre l'engorgement des routes majeures (détroit de Panama), les dangers (piraterie) et la recherche de nouvelles routes. La principale route maritime relie les pôles de la Triade, et plus largement les interfaces maritimes majeures : la « Northern Range », le Nord-Est et la façade ouest des États-Unis (ouverts à la fois sur l'Atlantique et le Pacifique), l'Asie Pacifique (Japon, Chine orientale, Singapour).

## COURS 3

### La présence économique française dans le monde

p. 212-213

#### ● Présentation

Cette leçon montre les aspects et les fondements de la présence économique française dans le monde. Plusieurs indicateurs sont convoqués : parts des échanges et des marchés, IDE (Repère A), « palmarès » des FMN (Repère B). La France dispose de nombreux atouts, dans des secteurs variés, pour s'intégrer à l'économie mondialisée, c'est-à-dire exporter ses productions et ses services, et attirer les firmes et les investissements étrangers.

Le premier document illustre la présence en Chine de Michelin, dont la publicité, associant alphabet latin (pour le logo) et caractères chinois, est intégrée au paysage urbain. Les FMN sont les principaux acteurs de l'économie mondialisée. La conquête de nouveaux marchés est l'une de leurs stratégies économiques, d'où le choix de présenter une implantation en Chine. Les documents 2 et 3 permettent de nuancer l'idée d'une France totalement mondialisée : la majorité des échanges se fait avec les pays voisins, membres de l'UE (doc. 2), et les groupes étrangers sont inégalement implantés (en termes d'emploi) sur le territoire français (carte 3).

#### ● Proposition d'activité pédagogique

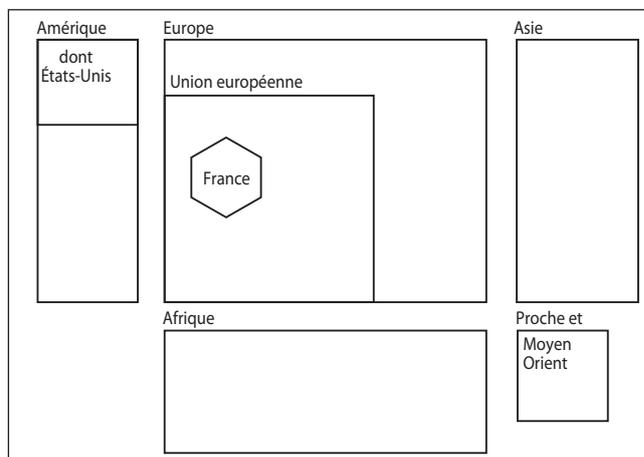
Repère B : Dans quels secteurs d'activité œuvrent les cinq premières FMN françaises.

Doc. 1 : Que fabrique Michelin ? Quel intérêt à cette firme à s'implanter dans un pays émergent comme la Chine ? Qu'est-ce qui, dans la publicité, prouve une stratégie de conquête ?

Doc. 2 : Construisez un croquis reliant la France à ses principaux partenaires commerciaux par des flèches de largeur proportionnelle à l'importance des échanges (exportations ou importations).

Doc. 3 : Construisez un schéma à partir de la carte et proposez un titre à celui-ci.

Proposition de fond de schéma



## EXEMPLE 3

### Quelle est la place de la France dans le marché mondial du vin ?

p. 214-215

#### ● Présentation

La France occupe une place de premier plan dans le marché mondial du vin, en termes de production et d'exportation. En 2008, la France, premier pays exportateur en valeur, exportait pour 10 milliards de dollars de vin (champagne compris, source FAO). Il s'agit d'un atout dans le commerce extérieur de la France.

Le vin est au cœur d'enjeux économiques importants, ce qui explique sa pertinence dans une leçon sur la présence économique de la France dans la mondialisation (docs 1 et 2). Le vin, entrant dans des logiques de marketing (doc. 4) mais non de délocalisation, est aussi au cœur d'enjeux culturels, ce qui fait l'originalité de cet exemple.

Si la production de vin remonte à l'Antiquité, le contexte de mondialisation fait fortement évoluer le secteur. Les documents mettent en évidence les effets de la mondialisation sur les ventes de vin français. Les vins de terroirs français (doc. 3) subissent la concurrence de vins étrangers, des vins de cépage (doc. 4).

### ● Réponses aux questions

1. La France occupe une place majeure dans le marché mondial du vin : premier exportateur en valeur, mais non en volume (doc. 4). Elle subit la concurrence de ses voisins européens, puisque l'Italie et l'Espagne exportent plus que la France en volume, mais aussi celle des vins du Nouveau Monde (doc. 4) comme l'Australie, les États-Unis ou le Chili (doc. 1). Le document 2 montre que sur le marché des États-Unis, la concurrence vient surtout des vins états-uniens eux-mêmes.

2. La France exporte surtout en Europe : 70,4 % de ses exportations sont faites vers l'UE (doc. 1), mais aussi aux États-Unis, au Canada et au Japon, un marché relativement récent. Le document 2 montre que si les vins français sont majoritaires sur le marché français, cette part est bien plus faible sur les marchés britannique et états-unien, où les vins non européens représentent plus de la moitié des ventes.

3. D'après le texte 4, les vins français haut de gamme souffrent moins de la concurrence, c'est-à-dire de la mondialisation, que les autres. C'est cette spécificité française qui explique cet apparent paradoxe : la France est le premier exportateur en valeur, mais pas en volume. Le prix moyen des vins français est, en effet, plus élevé que celui des concurrents.

Pour rivaliser avec les nouveaux pays producteurs et garder ses parts de marché, la France doit miser sur la qualité et ses vins haut de gamme, pour conserver les « consommateurs riches et exigeants », ou bien s'adapter pour séduire de « nouveaux consommateurs ». L'une des stratégies réside dans le marketing, et les étiquettes de vin en font partie.

4. Les vins français jouissent d'une image de marque. Ils participent et profitent de l'image de la France à l'étranger, associée à la gastronomie et au luxe. Contrairement aux vins étrangers, surtout associés à un cépage, les vins français sont associés à un terroir. Certains de ses terroirs sont très prestigieux, notamment dans le vignoble du Bordelais (Saint-Émilion, Puissequin, Pomerol).

**BILAN.** Dans le marché mondial du vin, la France dispose d'atouts importants, qui lui permettent d'occuper une place de leader. Malgré la concurrence de nouveaux producteurs, la France parvient à conquérir de nouveaux marchés comme le Japon, la Chine ou la Russie.

Le vin français bénéficie de l'image de marque de la France à l'étranger, en matière de gastronomie. Il y contribue aussi. La diversité des terroirs et des productions, des grands crus très renommés aux vins plus accessibles, permet de toucher plusieurs types de consommateurs dans le monde.

Le système des AOC (appellation d'origine contrôlée) est un gage de qualité, mais il constitue aussi une fragilité dans le contexte de mondialisation, car celles-ci peuvent manquer de lisibilité pour les consommateurs étrangers, d'où la nécessité de revoir les stratégies de marketing. À l'image de l'ensemble du commerce extérieur, les exportations françaises de vin se font surtout avec les voisins proches, les membres de l'UE. La mondialisation du vin français est donc encore incomplète.

## COURS 4

### La présence politique et culturelle française dans le monde

p. 216-217

#### ● Présentation

La leçon montre la multiplicité des formes revêtues par la présence française dans le monde : du *hard power* (présence militaire) au *soft power* (présence culturelle). Elle met l'accent sur les caractéristiques d'une puissance moyenne qui agit le plus souvent au sein d'organisations internationales.

Le rayonnement culturel est assuré par de multiples vecteurs dont la présence de 1,469 million de Français à l'étranger (Repère A). Le repère B et le document 3 développent ce qui est présenté comme un des grands succès de la politique d'exception culturelle : la bonne résistance des films français à l'intérieur du pays et le succès à l'exportation de quelques œuvres (*La Môme* a reçu deux Oscars). Les docu-

ments 1 et 2 servent à nuancer la puissance militaire française : sa présence à l'étranger tend à diminuer (fermeture des bases de Dakar, d'Abidjan) et ses opérations sont, pour la plupart, menées sous mandats internationaux.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Avec les élèves, il serait peut-être intéressant de mettre en relation la carte 1 et le texte 2. L'article du *Monde diplomatique* permet d'expliquer le redéploiement des forces militaires au Moyen-Orient sous mandat international. À l'inverse, les militaires sous mandat national sont localisés en Afrique et leur nombre diminue constamment.

Propositions de questionnement :

Où sont localisés les soldats français mobilisés à titre national ? Pourquoi ? Au sein de quelle organisation la France mobilise-t-elle le plus de soldats ? D'après le texte, quelles sont les conséquences de ce choix militaire ?

## EXEMPLE 4

### Pourquoi la France s'intéresse-t-elle à Abu Dhabi ?

p. 218-219

#### ● Présentation

La création de la première base militaire à l'étranger en dehors de l'Afrique (voir carte 2 p. 208-209) a donné lieu à de nombreux articles dans la presse. Le choix du Moyen-Orient pour étudier l'influence militaire et culturelle française est original. Il est toutefois plus pertinent que l'étude de la Françafrique car il illustre le redéploiement de la stratégie militaire française face à « l'arc de crise » (Iran, Pakistan, Afghanistan), défini par le Livre blanc sur la défense et la sécurité ([www.livreblancdefenseetsecurite.gouv.fr](http://www.livreblancdefenseetsecurite.gouv.fr)) comme le plus menaçant. La collaboration militaire n'est qu'un complément de relations culturelles très fortes entre les deux pays comme le prouve l'installation des antennes du Louvre et de la Sorbonne à Abu Dhabi.

La carte 1 permet de faire un bilan des enjeux géopolitiques dans la région : enjeu militaire (positionnement face à des pays jugés dangereux) et économique (40 % du trafic mondial de pétrole passe par le détroit d'Ormuz). Les documents 2 et 4 illustrent la promotion de la culture française à l'étranger (à noter le rôle des acteurs comme l'ambassade de France) qui permet également de stimuler certains secteurs économiques (la mode, l'art, la gastronomie). Le document 3 accorde une place au projet très controversé de l'antenne du musée du Louvre à Abu Dhabi. Des œuvres françaises seraient prêtées moyennant finance, à l'exemple des musées Guggenheim, ce qui soulève le problème de la commercialisation du patrimoine public. Dans le texte 5, J.-R. Pitte défend l'ouverture d'une antenne de la Sorbonne comme vecteur de la francophonie à l'étranger et des valeurs de la République française telle que la laïcité.

#### ● Réponses aux questions

1. L'implantation d'une base à Abu Dhabi est un atout géopolitique car la région est très instable politiquement. Elle constitue donc une base avancée qui se veut avant tout dissuasive face à des pays tels que l'Iran qui souhaite se doter de l'arme nucléaire. La France se positionne comme une alliée des États-Unis dans la lutte contre le terrorisme. Mais en installant une base, elle souhaite également affirmer son influence dans une région traditionnellement alliée du monde anglo-saxon.

2. Le projet du Louvre Abu Dhabi est un concurrent des musées américains Guggenheim. Il est un symbole du savoir-faire architectural français (Jean Nouvel) et il est chargé de promouvoir la culture française. Des œuvres du Louvre seront prêtées à cette antenne moyennant finance.

3. À la Sorbonne Abu Dhabi, les cours sont dispensés en français et le public touché est large puisque les étudiants sont de 40 nationalités différentes. C'est donc un formidable outil de diffusion de la langue française. L'université promeut également des valeurs françaises telles que l'égalité (avec la mixité) et la laïcité (il n'y a pas de salle de prière au sein du campus).

4. La politique culturelle et militaire de la France à Abu Dhabi est sous-tendue par des intérêts économiques. L'implantation du camp de la paix permet de surveiller une région riche en pétrole et située à proximité du détroit d'Ormuz, point de passage de 40 % du trafic pétro-

lier mondial. Les événements liés à la promotion culturelle française servent de publicité aux grandes marques françaises appartenant au secteur du luxe (Vuitton pour la mode, etc.).

**BILAN.** La France cherche à prendre position militairement dans une nouvelle région du monde : le Moyen-Orient, historiquement sous l'influence anglo-saxonne. Elle a donc installé une base permanente baptisée « le camp de la paix », la première base étrangère en dehors du continent africain. Elle constitue une base avancée qui se veut avant tout dissuasive face à des pays tels que l'Iran qui souhaite se doter de l'arme nucléaire.

La France ne se limite pas à une influence militaire, elle cherche également à promouvoir la culture française. La francophonie et les valeurs françaises (telle que la mixité) sont diffusées grâce à l'antenne universitaire de la Sorbonne. Le mode de vie à la française quant à lui est promu par des salons, souvent impulsés par l'ambassade de France. Leurs objets sont variés : l'art culinaire, la mode ou encore la musique. La promotion culturelle de la France permet de dynamiser des secteurs clés de l'économie française comme les activités de luxe. Le projet de Jean Nouvel, le Louvre Abu Dhabi, sert de vitrine au savoir-faire français en matière d'architecture.

## COURS 5

### Paris, ville mondiale

p. 220-221

#### ● Présentation

Les métropoles sont des espaces au cœur de la mondialisation. Parmi elles, les villes mondiales sont celles qui ont la plus forte influence planétaire (économique surtout, mais aussi politique et culturelle). Comme New York, Tokyo et Londres, Paris est considérée comme l'une de ces villes mondiales, centres d'impulsion de la mondialisation.

La leçon vise à montrer en quoi Paris répond bien aux critères d'une métropole mondiale, par son poids économique, son attractivité, son pouvoir décisionnel et ses liens avec les autres métropoles de l'archipel mégapolitain mondial (Repère). Les documents révèlent aussi une particularité de cette ville mondiale : son incroyable rayonnement culturel (docs 1 et 2).

Il s'agit aussi de montrer en quoi Paris participe de manière déterminante à l'influence internationale de la France, ce que les choix en matière d'aménagement tendent à renforcer. Cette attractivité liée au statut de ville mondiale a des conséquences sur la géographie sociale de Paris (doc. 3).

#### ● Proposition d'activité pédagogique

Doc. 2 : Où se situent les espaces qui font de Paris l'une des principales villes de congrès au monde ? Comment l'expliquer ? Pourquoi peut-on parler d'un « axe des affaires » ?

Rechercher la signification des sigles de trois institutions internationales ayant leur siège à Paris : OCDE, OIF, Unesco.

Mettre en relation cette carte avec le planisphère sur le rayonnement de la France dans le monde (p. 358-359) pour expliquer en quoi les institutions et les fonctions concentrées à Paris sont un reflet de l'influence française dans le monde.

Doc. 3 : Comment évolue la géographie sociale de Paris ? Quelles populations quittent Paris *intra-muros* ? Pour quelles raisons ? Quelles populations s'y installent ? Pourquoi ?

## EXEMPLE 5

### Le quartier de La Défense traduit-il le dynamisme et la puissance de Paris ? p. 222-223

#### ● Présentation

Le quartier de La Défense a été aménagé à partir des années 1960 sur des communes périphériques de Paris (Puteaux, Courbevoie, Nanterre). Premier quartier d'affaires européen, il est aujourd'hui inhérent à la puissance économique de Paris et à son statut de métropole mondiale. Son urbanisme, moderne et vertical, est celui des CBD des grandes métropoles, ces lieux centraux de la mondialisation, qui ont en commun d'accueillir des activités financières et les sièges des FMN (doc. 2), et qui s'organisent de plus en plus en réseaux (doc. 4).

Les documents permettent d'étudier la particularité de ce quartier d'affaires ; il est à l'écart de la ville de Paris et pourtant central. Cette centralité résulte de choix d'aménagement : son emplacement dans le prolongement de la perspective historique de Paris (doc. 1), et son insertion toujours renouvelée dans les réseaux de transports régionaux et internationaux (doc. 5).

Le dynamisme économique de Paris se lit dans l'évolution de la *skyline* de La Défense (doc. 3). Dans une perspective d'enseignement d'histoire des arts, on pourra amener les élèves à effectuer une recherche sur les autres réalisations des architectes mentionnés, qui sont un certain reflet de la mondialisation.

#### ● Réponses aux questions

**1.** Le quartier de La Défense se situe à l'ouest de Paris, dans le prolongement de l'axe des affaires parisiens (carte 2 p. 221). L'inscription dans cette perspective (la Grande Arche répondant à l'Arc de Triomphe) assure une continuité, et donc un rapprochement, dans le paysage, entre ce quartier et Paris.

Seuls le bois de Boulogne (visible sur la photographie 1) et les communes de Neuilly-sur-Seine et Levallois-Perret séparent La Défense des arrondissements parisiens, soit une distance inférieure à 5 km (doc. 5).

Le fait que La Défense soit desservie par une ligne de métro, et pas seulement par une ligne régionale (celle du RER), prouve qu'elle fait partie intégrante de la capitale (carte 5).

**2.** La Défense a avant tout une fonction économique. Elle abrite les activités propres aux métropoles mondiales : financières (grandes banques comme BNP Paribas ou ING) et tertiaires supérieures (services aux entreprises). Des nombreuses firmes multinationales (françaises et étrangères) y ont leur siège. Cette fonction est visible dans le paysage par les grandes tours, qui contiennent au total près de 3 millions de m<sup>2</sup> de bureaux.

Cet urbanisme, moderne et vertical, rappelle celui de tous les quartiers d'affaires (CBD) des grandes métropoles, comme Manhattan à New York, mais aussi ceux de Sydney, de Hong-Kong, de Dubaï, ou encore de Johannesburg. Cette architecture est celle de la mondialisation.

**3.** L'inconvénient de la localisation en périphérie est surmonté au prix d'un aménagement des réseaux de transport. La Défense est bien reliée au centre de Paris par des réseaux de transport en commun (RER et métro). Le tramway assure la desserte avec les autres banlieues du nord et de l'ouest de Paris. L'importance des transports en commun se devine sur la photographie 1 où le réseau routier a une faible emprise spatiale. On peut noter que la connexion avec le réseau ferroviaire européen (Eurostar, Thalys et TGV Nord Europe), via la gare du Nord, n'est pas directe.

**4.** La Défense est un quartier qui connaît plusieurs évolutions.

La première concerne les transports. Le projet d'une ligne de supermétro régional vise à améliorer les liaisons avec les capitales européennes et l'international. Il s'agit de connecter La Défense au réseau aéroportuaire (Roissy et Orly) en évitant le passage obligé par le centre historique de Paris.

Autre volet des aménagements de La Défense, un renouveau architectural vient bouleverser la *skyline* du quartier : la construction (en cours) d'une série de nouveaux gratte-ciel, certains dépassant les 300 mètres de hauteur. La Grande Arche de La Défense, monument emblématique du quartier, sera bientôt dominée par les tours Hermitage Plaza, près de trois fois plus hautes.

Le texte 4 montre que ces projets, ainsi que celui d'inscrire La Défense dans une perspective de développement durable et dans un réseau international des quartiers d'affaires, ont pour but d'assurer une compétitivité, dans un contexte de mondialisation et de concurrence accrue entre les grandes métropoles.

**BILAN.** Le quartier de La Défense est bien, comme le suggère le texte 4, « la vitrine et la locomotive de l'économie d'une ville (Paris), voire d'un pays (la France) ». Il traduit le dynamisme économique de Paris par l'attraction qu'il exerce sur les FMN. Sa puissance se manifeste dans le paysage et l'élévation des gratte-ciel en est un symbole.

Dans le contexte de mondialisation, les métropoles sont en concurrence. Les aménagements réalisés à La Défense, notamment pour améliorer son accessibilité (un des critères retenus dans le classement des villes mondiales), visent à maintenir Paris parmi les villes mondiales.

## COURS 6

### Une façade maritime mondiale : la Northern Range

p. 224-225

#### ● Présentation

Ce sujet se prête à une analyse multiscalaire et les documents proposés le permettent. En effet, s'il est indispensable de mesurer l'importance de cette façade maritime par rapport aux autres interfaces mondiales, il est tout aussi nécessaire d'en étudier l'organisation : pourquoi y a-t-il une hiérarchie portuaire au sein de la Northern Range (Repères A et B, doc. 2) ? Quelles relations les ports de la Northern Range entretiennent-ils entre eux (Repère A) ? Comment ces ports sont-ils mis en relation avec leur *hinterland* (docs 1 et 2) ? Pourquoi cette accessibilité est-elle inégale ? Comment s'organisent les espaces portuaires (docs 1 et 3) et pourquoi deviennent-ils des pôles économiques majeurs ? L'étude des dynamiques en cours (doc. 3) permet de mesurer les défis à relever pour maintenir la place de la Northern Range dans la compétition internationale.

#### ● Proposition d'activité pédagogique

La photographie (doc. 1) peut donner lieu à un exercice de repérage ou de réalisation de croquis des différents espaces portuaires. En effet, on peut mettre en évidence l'accessibilité pour les navires avec les quais ouverts sur la mer (on aperçoit au fond les quais de déchargement de conteneurs), la spécialisation des espaces portuaires, les travaux de dragage permanents afin de renforcer cette attractivité (pelle dans le chenal), la connexion avec le trafic fluvial (péniche), et d'une manière plus générale, l'artificialisation du territoire et la présence de champs d'éoliennes dans le cadre d'un développement durable. Par leurs échelles, les documents 2 (*hinterland*) et 3 (un quartier portuaire en cours de requalification) complètent le document 1.

## EXEMPLE 6

### Quels sont les atouts du port de Rotterdam, première porte maritime européenne ? p. 226-227

#### ● Présentation

Le choix de Rotterdam s'imposait dans l'étude de la Northern Range puisque cette plateforme domine, très largement, les ports européens, constitue une interface privilégiée et incarne, à elle seule, l'insertion européenne dans la mondialisation : place dans les échanges, compétitivité internationale, liens avec l'*hinterland* puisque Rotterdam est également le premier port fluvial d'Europe, complémentarité avec les autres ports européens, dynamiques portuaires et tentatives d'adaptation aux défis que pose la concurrence...

L'exemple peut se compléter par l'analyse des autres documents du chapitre qui concernent Rotterdam (photographie p. 197, graphiques p. 234, repères A et B p. 224, carte p. 210) mais également se conclure par un exercice de construction d'organigramme comme celui proposé pour Anvers p. 230-231 ou par la réalisation d'un schéma d'organisation de l'espace.

#### ● Réponses aux questions

**1.** Le port de Rotterdam est une plateforme portuaire majeure puisque chaque jour, 450 navires y font transiter un million de tonnes de fret pour l'équivalent d'un milliard de dollars. Près du quart de ce trafic concerne les conteneurs. Ce port représente un tiers du trafic de la Northern Range (contre 15 % à Anvers). Son activité est d'ailleurs en progression constante (+ 40 % entre 1981 et 2007, en grande partie en raison de la révolution des conteneurs).

Pourtant, l'analyse du doc. 2 p. 226 montre que si Rotterdam reste un géant dans sa catégorie (3<sup>e</sup> port mondial pour le total de marchandises ; 9<sup>e</sup> port à conteneurs), il est de plus en plus concurrencé, en particulier par les ports d'Asie orientale, et chute dans la hiérarchie puisqu'il était premier en 2002. L'étude de la place de Rotterdam dans la hiérarchie portuaire internationale peut se prolonger par l'analyse du document 1 p. 234 qui classe quelques ports européens et compare leur évolution depuis 2000. On y mesure en particulier la

concurrence d'autres plateformes multimodales voisines (Anvers ou Hambourg) qui ont opéré des mutations récentes et des hubs méditerranéens (Gioia Tauro, Algésiras).

**2.** Le document 1 met en évidence la spécialisation des espaces portuaires et leur évolution. En effet, en amont, à environ 30 kilomètres de la mer, se situe le vieux port de Rotterdam dont les installations ont peu à peu été abandonnées puisqu'elles ne répondaient plus aux critères de navigation (navires de haute mer à fort tirant d'eau) et de déchargement (installations obsolètes et manque de place). Petit à petit, les installations se sont donc déplacées en aval jusqu'à créer, aujourd'hui, un avant-port gagné sur la mer.

Les installations portuaires ont une double fonction. Rotterdam est autant une vaste plateforme de distribution qu'une immense zone industrielle. Il accueille d'abord les activités de logistique dans des espaces dédiés et spécialisés (quais de déchargement de conteneurs équipés, doc. 3, terminal pétrolier, céréalier, fruitier). Maasvlakte 1, par exemple, s'est spécialisé dans l'accueil des plus gros porte-conteneurs puisque les quais donnent sur une profondeur de 24 mètres sans qu'aucune contrainte (marée) n'empêche l'accostage (doc. 4). De même, la performance du terminal pétrolier explique le quasi-monopole (avec Le Havre) dans l'accueil des super tankers pouvant décharger 400 000 tonnes de pétrole.

Mais le port attire également aujourd'hui des activités industrielles qui constituent de vastes zones industrielo-portuaires : mécanique, raffinerie de pétrole (Esso) ou d'agocarburants. Au total, 3 000 entreprises sont installées sur le port, employant 70 000 personnes.

**3.** Les documents 4 et 5 illustrent le phénomène de *feeding* et la constitution de *hub*. Rotterdam reçoit les marchandises transocéaniques et les redistribue. En effet, les installations portuaires efficaces présentées dans la question 3 permettent un déchargement très rapide des plus gros porte-conteneurs (jusqu'à 10 000 conteneurs) dont les caisses sont transférées dans d'autres ports par les *spokes* pour leur dépotage. Rotterdam est donc bien un *hub* qui dessert l'ensemble du marché européen.

**4.** En raison de sa situation sur une triple embouchure (Meuse, Rhin, Escaut), Rotterdam dispose d'un atout considérable par rapport à d'autres plateformes maritimes (Anvers) : il est également un port fluvial. La valeur des activités fluviales atteint d'ailleurs un tiers des flux maritimes du port. Cette dimension est en fait essentielle dans le dynamisme du port puisque 35 % des conteneurs à destination de l'*hinterland* sont acheminés par voie fluviale. Ainsi, Rotterdam a un *hinterland* très vaste (il est le premier port d'Autriche !) et devrait encore l'élargir avec la construction du canal Seine-Escaut (en 2014). La desserte se fait également par voie routière (l'autoroute sortant du port est une deux fois cinq voies) ou ferroviaire (docs 1 et 3). La Betuwe-route est une ligne strictement réservée au transport de marchandises directement reliée au réseau ferré allemand.

**5.** L'adaptation de Rotterdam à la concurrence internationale se mesure à deux échelles. D'abord, cette plateforme majeure de la Rangée du Nord s'appuie sur la complémentarité avec les autres ports de la façade, et en particulier ceux du delta d'or, Anvers et Zeebrugge. Une politique de coopération entre les ports néerlandais est en effet en place (doc. 4). Mais, au niveau portuaire, les adaptations doivent également être permanentes pour répondre aux exigences de compagnies maritimes en quête de réduction des coûts (gain en temps de déchargement, politique tarifaire). Pour cela, Rotterdam élargit ses capacités d'accueil avec la construction de Maasvlakte 2 (5 000 ha gagnés sur la mer) commencée en 2008 (doc. 1) où, comme dans Maasvlakte 1, les installations seront très modernes (les camions se déplaçant sans conducteur dans le terminal à conteneurs).

**BILAN.** Le bilan peut s'organiser en trois parties.

**Rotterdam est une plateforme portuaire majeure :** 1<sup>er</sup> port européen, 3<sup>e</sup> mondial dont le trafic ne cesse de progresser mais sa place est de plus en plus menacée dans le classement par les autres grands ports mondiaux et en particulier ceux d'Asie orientale.

**Rotterdam est un hub mais également un port ouvert sur un hinterland** exceptionnel. Il est d'abord un port rapide : une partie des marchandises est transférée vers d'autres ports où ont lieu les opérations de distribution. Mais sa situation géographique exceptionnelle et les infrastructures de transport en font également la porte d'entrée majeure d'un *hinterland* de dimension continentale.

**Les espaces portuaires de Rotterdam sont spécialisés et s'adaptent** aux exigences de la compétition internationale. Le port de Rotterdam est autant une zone logistique qu'une vaste zone industrialo-portuaire. La spécialisation des espaces facilite les opérations portuaires et se poursuit avec l'ouverture de Maasvlakte 2, vaste terminal à conteneurs gagné sur la mer.

## MÉTHODE 1

**Confronter une carte et un texte** p. 228-229

**Sujet : L'Oréal, une multinationale française leader mondial des cosmétiques**

### 1. Comprendre le sujet

• Une FMN est une firme multinationale, c'est-à-dire une entreprise implantée dans plusieurs pays et effectuant une majorité de son activité et de son chiffre d'affaires à l'étranger.

### 2. Confronter des informations

• La force de L'Oréal est de s'être positionné sur l'ensemble des marchés de la cosmétique, à travers quatre grands secteurs d'activité : les produits de luxe, les produits de grande consommation, les produits professionnels et la parapharmacie.

Cette stratégie permet au groupe de diversifier ses sources de croissance. Ainsi, quand le luxe est en difficulté, les achats des consommateurs ont tendance à se porter sur la grande distribution où l'entreprise est également présente. Inversement, en cas de reprise sur les produits de luxe, L'Oréal est présent, ce qui n'est pas le cas de la plupart de ses concurrents de la grande distribution. D'autre part, le groupe a racheté des marques qui s'inscrivent dans la tendance écologiste avec Body Shop par exemple pour couvrir l'ensemble des nouvelles tendances.

• L'Oréal est présent dans 130 pays (2009) et sur tous les continents. Aujourd'hui coté en bourse, le groupe compte plus de 400 filiales commerciales et une cinquantaine d'usines dans le monde. Le groupe est ainsi très présent dans les pays suivants : Afrique du Sud, Brésil, Chine, Émirats arabes, Inde et plus récemment Liban. Les zones à l'écart sont les PMA, du continent africain notamment.

• L'une des principales stratégies de L'Oréal pour conquérir de nouveaux marchés à travers le monde consiste à racheter des marques locales, les rénover et les exporter dans le monde entier.

La recherche-développement permet de comprendre les besoins spécifiques des populations dans le monde dans le domaine de la cosmétique et de répondre à ces attentes. Le groupe consacre ainsi chaque année 3,5 % de son chiffre d'affaires à la recherche-développement.

Enfin, L'Oréal procède à de lourds investissements, notamment en termes d'installation d'outils de production, dans les pays émergents (Chine, Brésil).

La publicité est également une stratégie pour conquérir de nouveaux marchés. Lancé aux États-Unis en 1974, le slogan « Because I'm Worth it » de L'Oréal, devenu en français « Parce que je le vauds bien » en 1997, est un des slogans les plus connus au monde.

• Les pays émergents sont aujourd'hui les véritables moteurs de la croissance de L'Oréal. En 2007, pour la première fois, ces pays émergents – Asie, Amérique latine, Europe de l'Est – ont représenté autant que l'Europe occidentale, soit le tiers des facturations de ce marché. Ils contribuent à 60 % de la croissance des cosmétiques dans le monde.

• L'ancrage national de L'Oréal reste fort. La forte présence du groupe en France est d'ailleurs un de ses atouts car l'image de la France est souvent associée au luxe et à la beauté.

### 3. Rédiger un bilan

• L'Oréal est une entreprise fondée en France il y a un siècle par un ingénieur, Eugène Schueller. Elle est devenue le leader mondial du marché des cosmétiques.

Les lieux de production restent essentiellement situés en France et dans les pays développés (Espagne, Canada, États-Unis). Après avoir conquis le marché des pays riches, le groupe s'est lancé à la conquête de marchés plus instables mais prometteurs de l'Amérique latine, de l'Inde, de la Chine et des pays de l'Europe orientale. L'Oréal installe des usines sur place (en Pologne, en Chine) et multiplie les points de vente (2 000 en Chine).

La stratégie du groupe consiste à s'adapter à la mondialisation en se spécialisant sur quatre lignes principales de production (produits capillaires, maquillage, soins de la peau et parfums). En même temps, le groupe sélectionne les marques les plus réputées (Lancôme, Garnier, Vichy, Biotherm) et rachète les marques étrangères renommées. C'est le cas en Chine où le groupe diffuse la marque américaine de maquillage de grande diffusion Maybelline achetée en 1996. Au total, le groupe emploie 50 000 personnes à travers le monde et réalise une part croissante de son chiffre d'affaires dans les pays émergents.

**Sujet : Michelin, une FMN française leader mondial de l'industrie pneumatique**

### 1. Comprendre le sujet

• Les frères Michelin, inventeurs du pneumatique à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, implantent leur première usine à Clermont-Ferrand en Auvergne. Michelin n'existe alors qu'à une échelle nationale. La première implantation en dehors des frontières de la France est réalisée à Turin, dès 1906, pour répondre aux besoins d'une industrie automobile italienne naissante. Depuis, Michelin a progressivement ouvert des usines partout dans le monde où étaient produites des automobiles.

• L'expansion mondiale est spectaculaire à partir des années 1960-1970 : elle concerne l'Amérique latine, puis dans les années 1970-1990, le continent nord-américain. Michelin se tourne vers l'Asie dans les années 1988-1996, puis l'Europe centrale dans les années 1995-2004. Outre le Brésil, Michelin se concentre aujourd'hui sur la Chine et l'Inde. Dans les deux pays, il s'agit de profiter d'un marché qui explose. En 2004, le groupe a ouvert une usine de très grande capacité près de Moscou, la Russie constituant également un des marchés les plus prometteurs.

### 2. Confronter des informations

• Les zones de forte implantation du groupe sont les pays émergents, c'est-à-dire tous les pays où le parc automobile est en plein développement (Chine, Inde, Russie, etc.). La principale zone « à l'écart » reste le continent africain.

• La stratégie du groupe tient en 4 points :

– l'implantation des usines sur les marchés en forte expansion ;  
– le renforcement de la compétitivité partout dans le monde ;  
– la différenciation par l'innovation et la qualité. C'est pourquoi les seuls budgets qui ont été épargnés durant la crise sont les budgets de recherche.

– la communication qui vise à donner une image positive du groupe (forte importance de la branche édition en termes d'image avec les cartes et guides, première campagne publicitaire mondiale lancée en 2009, déployée sur 55 pays). Seules les marques françaises de luxe et de cosmétiques avaient, jusqu'à présent, opté pour une stratégie de communication planétaire.

• Depuis 2005, le secteur automobile a perdu 460 000 emplois au Japon, en Europe de l'Ouest, aux États-Unis et au Canada et en a créé 1 100 000 dans les autres régions du monde. Michelin tient à conserver une base solide en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord. Le groupe procède ainsi à une réduction du nombre de sites industriels : le but est de créer des unités de production plus spécialisées, plus compétitives, c'est-à-dire modernes et de grande taille. D'où les restructurations qui ont eu lieu en France notamment.

Parallèlement, Michelin investit dans des unités de production comme en Inde, ce qui choque les salariés français, mais l'objectif est d'être au plus près des grands marchés de consommation en formation.

• Les parts de marché augmentent le plus dans les pays fortement peuplés et au pouvoir d'achat en augmentation (Inde, Chine).

• L'ancrage national de Michelin reste fort et participe à l'image du groupe.

• Beaucoup de FMN, critiquées dans les années 1990, cherchent aujourd'hui à véhiculer une image positive. Pour Michelin, il s'agit aussi de préserver la matière première nécessaire à la fabrication des pneumatiques, soit le caoutchouc fourni grâce aux plantations d'hévéas. Depuis plusieurs décennies, Michelin cultive près de 21 000 hectares de plantations d'hévéas au Brésil et au Nigéria, qui fournissent 12 % de ses besoins mondiaux en caoutchouc naturel. Au Brésil, Michelin s'est ainsi engagé dans des programmes d'agriculture durable avec

des objectifs de résultat dans les domaines économiques, environnementaux et sociaux.

Michelin investit ainsi (pôle recherche et développement) pour améliorer la sécurité, réduire la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub>, diminuer la consommation de matière première (25 % du coût de revient d'un pneu) ou s'adapter aux nouveaux véhicules électriques.

### 3. Rédiger un bilan

• Fondé en 1886 à Clermont-Ferrand et symbolisé dès les années 1900 par le célèbre Bibendum, Michelin est devenu une des plus grandes multinationales à base française. Le groupe tente de conserver sa place de leader mondial, en défendant les formes d'organisation qui ont fait son succès : d'une part, un ancrage local fort, d'autre part, une implantation productive sur les plus grands marchés.

Évolutions techniques, mutations sociales et mondialisation imposent aujourd'hui de profondes adaptations. Dans les deux dernières décennies, la disparition des barrières douanières, la baisse continue des coûts de transport et l'unification croissante des marchés ont conduit l'entreprise à modifier progressivement son organisation. Si elle maintient des usines dans tous les pays pour apparaître comme un producteur local, chaque usine tend désormais à fabriquer un produit spécifique à destination du monde entier, bien souvent sous différentes marques.

## MÉTHODE 2

### Compléter un organigramme à partir d'une carte et d'un article de presse

p. 230-231

## Sujet : Atouts et faiblesses d'un port de la Northern Range : Anvers (Belgique)

### 1. Identifier et localiser

• Le document 1 est une carte qui localise le port belge d'Anvers à l'échelle de l'ensemble de la Northern Range.

Le document 2 est un article écrit par le journaliste M. Neu sur le site Internet [www.actu-cci.com](http://www.actu-cci.com) daté du mois de juin 2009. Ce site est spécialisé dans le commerce international.

• Le port d'Anvers se situe au nord de la Belgique à proximité de la frontière avec les Pays-Bas. Il est donc situé au sud du premier port européen, Rotterdam.

### 2. Prélever, hiérarchiser, confronter

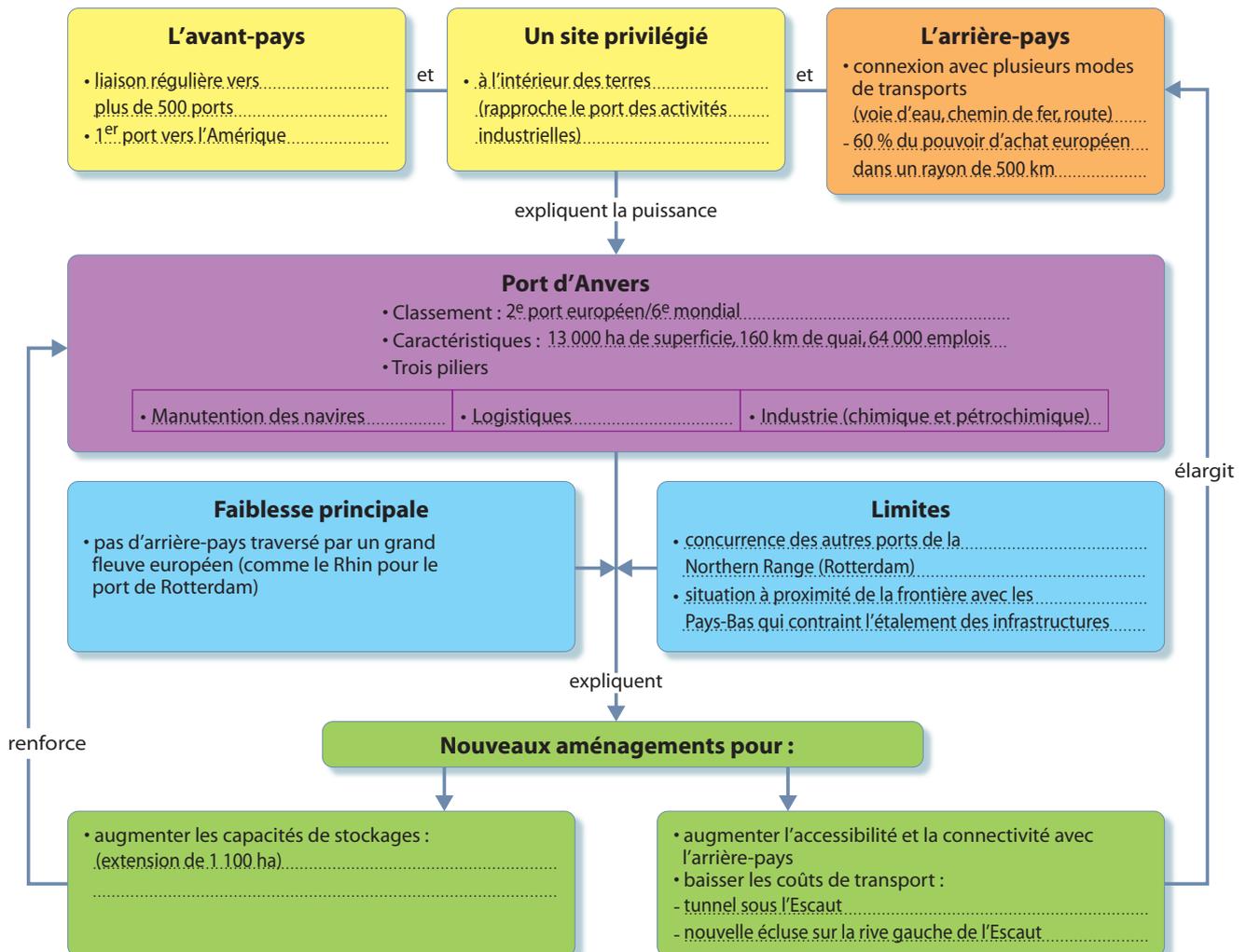
• – Les atouts du port d'Anvers (2<sup>e</sup> port européen en termes de trafic) sont nombreux : le port est le premier port européen à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, il est situé à l'intérieur des terres ce qui le rapproche des activités industrielles et il est connecté à son arrière-pays grâce à des moyens de transports denses et variés.

– Le port d'Anvers est spécialisé dans les domaines de la manutention des navires, la logistique et l'industrie (chimique, pétrochimique).

– D'après les documents 1 et 2, le port d'Anvers occupe le 2<sup>e</sup> rang parmi les ports européens en termes de trafic. D'après le document 2, il occupe le 6<sup>e</sup> rang à l'échelle mondiale.

– Le port d'Anvers n'est pas connecté à son arrière-pays grâce à un fleuve de grand gabarit comme le Rhin pour le port de Rotterdam. De plus, le port est concurrencé par son grand rival du nord, Rotterdam qui est, de très loin, le premier port européen en termes de trafic.

### 3. Compléter l'organigramme



#### 4. Organiser et synthétiser

Le port d'Anvers est situé au sein de la grande façade maritime du Nord de l'Europe : la Northern Range. Quelles sont les caractéristiques de ce port qui s'insère dans les logiques de la mondialisation ?

##### 1) Les atouts :

- Un avant-pays élargi (premier port à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud)
- Des liaisons régulières vers plus de 500 ports
- Un port situé à l'intérieur des terres, ce qui le rapproche des espaces urbains et industriels (gain en coût de transport).
- Un port connecté à son arrière-pays grâce à plusieurs modes de transports (voies d'eau, voies ferrées, route) ce qui lui permet de situer à 60 % du pouvoir d'achat européen dans un rayon de 500 km.

##### 2) Des faiblesses...

- Concurrence du premier port européen, Rotterdam
- Pas d'arrière-pays traversé par un grand fleuve européen

##### 3) ...qui expliquent de nouveaux aménagements

- Augmentation des capacités de stockage pour renforcer la place du port d'Anvers dans le trafic européen
- Augmentation de l'accessibilité et la connectivité avec l'arrière-pays pour élargir cet arrière-pays

## PRÉPA BAC

### COMPOSITIONS 11 et 12

p. 232-233

#### Sujet 11 : Paris, ville mondiale

##### Étape 1 Analyser le sujet

Le cadre spatial est celui de la ville de Paris, mais également, compte-tenu du sujet, celui de son rayonnement. Le cadre spatial est donc la région parisienne et non Paris *intra-muros*.

##### Étapes 3 à 6

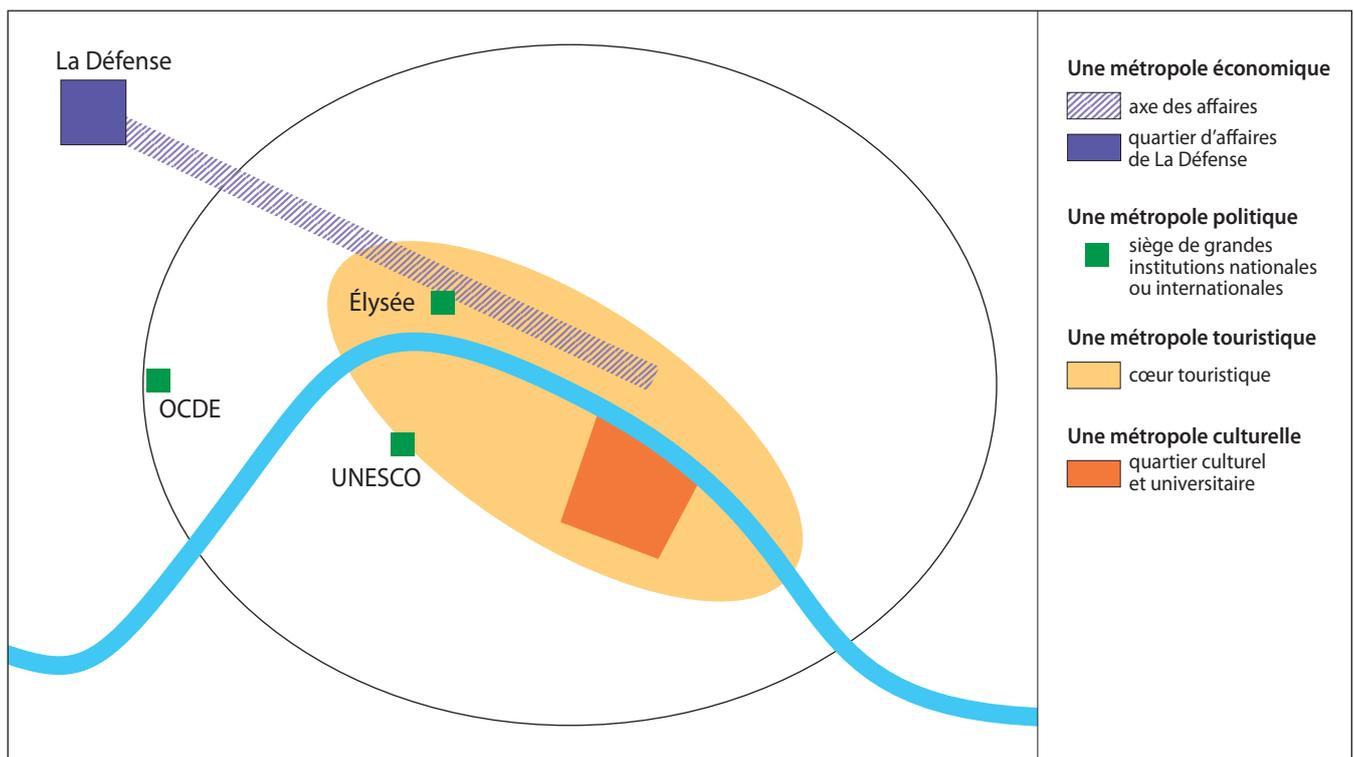
Proposition de plan :

Le plan du cours 4 convient à cette composition mais il est important de suivre un fil directeur, une problématique. Ici, il faut donc mettre en évidence les limites du statut de Paris.

- Un centre d'impulsion de la planète
  - Paris est un pôle décisionnel politique
  - Paris est un centre d'impulsion de la mondialisation économique
  - Ce rayonnement a des limites
- Un centre de rayonnement culturel
  - Une capitale culturelle mondiale
  - Une attraction touristique exceptionnelle
  - Une métropole culturelle concurrencée
- Quelles dynamiques la mondialisation entraîne-t-elle sur les espaces urbains ?
  - À l'échelle intra urbaine
  - À l'échelle nationale

##### Étape 7 Prévoir des schémas pour appuyer la démonstration

Proposition de schéma : Paris, ville mondiale



#### Sujet 12 : La présence française dans le monde

##### Étape 1 Analyser le sujet et dégager la problématique

La problématique peut être formulée ainsi : La présence française dans le monde est-elle réelle et à la hauteur de ses ambitions ?

##### Étape 2 Bâtir le plan

Proposition de plan :

- La présence économique et ses limites
  - Une forte intégration dans l'économie mondiale
  - Les fondements de la puissance économique
  - Une mondialisation incomplète et concurrencée
- La présence politique et militaire et ses limites
  - Une présence planétaire
  - Un rôle politique planétaire
  - Une présence contestée ?

3) Le rayonnement culturel et ses limites

- Un rayonnement culturel important
- Un rayonnement en recul

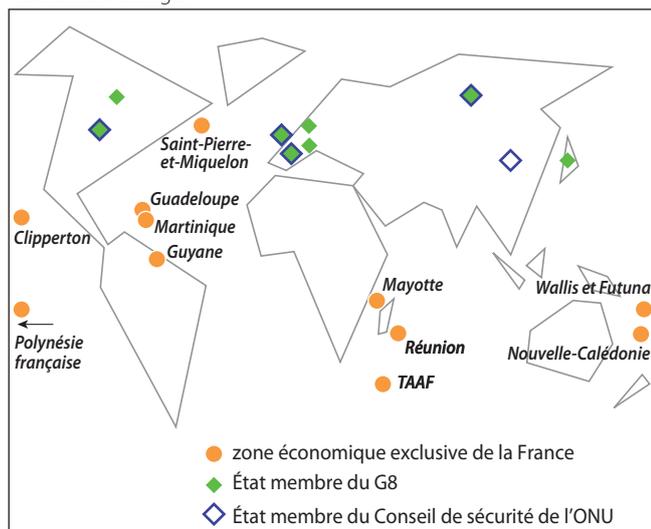
##### Étape 3 Rédiger la composition et illustrer avec des schémas

L'objectif essentiel de ce dernier exercice d'entraînement à la composition est de revenir sur l'insertion de petits schémas dans la composition, compétence déjà travaillée depuis le chapitre 3. Or, ce sujet se prête parfaitement à l'insertion de schémas dans le corps du développement. On peut d'ailleurs parfaitement utiliser le travail sur les petits schémas sans réaliser tout l'exercice de composition qui est finalement très proche du cours.

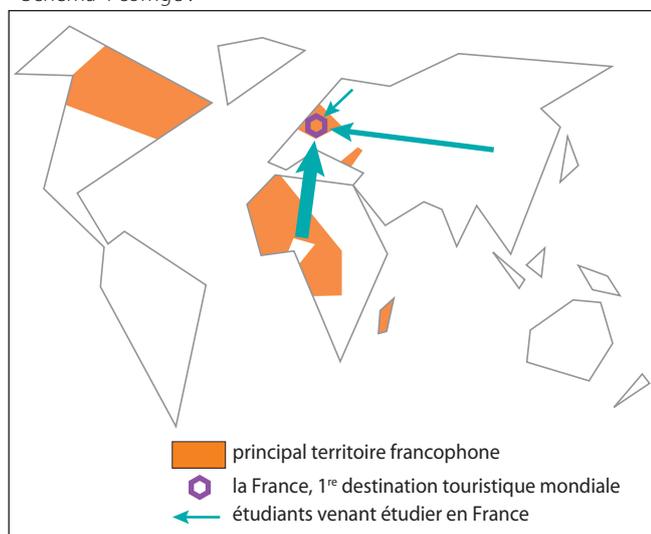
• Le premier schéma, planisphère situant la présence économique de la France dans le monde, est un complément précieux pour illustrer le propos de la première partie de la composition. Le deuxième serait

hors sujet et correspondrait à une composition sur les espaces de l'insertion française dans la mondialisation.

• Schéma 3 corrigé :



• Schéma 4 corrigé :



• Schéma 1 : La France, un centre d'impulsion de la mondialisation économique;

Schéma 2 : Les espaces d'intégration de la France dans la mondialisation;

Schéma 3 : La France, une présence diplomatique planétaire.

Schéma 4 : La France, un rayonnement culturel mondial

## ANALYSES DE DOCUMENTS 9 et 10 p. 234-235

### Sujet 9 : Le trafic des ports de l'Union européenne.

**Comment les ports européens témoignent-ils de l'intégration de l'Union européenne dans la mondialisation ?**

#### Étape 1 Analyser le sujet :

- Le terme « trafic » désigne ici l'ensemble des mouvements de marchandises en transit par les ports.
- Le cadre spatial est l'Union européenne et plus particulièrement ses espaces d'interfaces maritimes. Par le choix des ports proposés à l'étude, il s'agit essentiellement des ports de la Northern Range et de trois ports méditerranéens.
- La consigne invite clairement à traiter les ports européens en tant qu'interfaces et pôles d'intégration de l'Union européenne dans la mondialisation. Elle place donc clairement cette étude dans le cadre de la problématique du chapitre.

#### Étape 2 Lire et comprendre les documents

- Le premier graphique est un histogramme dont l'échelle est graduée en milliers de tonnes. Il permet donc d'établir une hiérarchie des ports selon leur trafic. Le deuxième est un graphique en courbe comparant

l'évolution du trafic de ces ports selon un calcul d'indice (indice 100 en 2001). Ce dernier permet une comparaison qui serait sinon difficile compte tenu des écarts de valeurs brutes.

- Ces deux graphiques ont été élaborés à partir de sources statistiques fournies par la Commission européenne dans son site Eurostat. Ce sont donc des sources institutionnelles, objectives et largement utilisées dans ce chapitre pour mesurer quantitativement l'économie, la démographie et tous les autres paramètres de l'UE.

- Les deux graphiques se placent à la même échelle, celle de l'Europe. Neuf plateformes portuaires seulement ont été sélectionnées mais elles représentent les principales caractéristiques de ce thème (*hubs* et ports d'*hinterland*, Northern Range et Méditerranée).

#### Étape 3 Bâtir un plan

Proposition de plan :

##### 1) Les ports : portes du commerce européen

a) L'UE :

- par le volume général (Rotterdam : 3<sup>e</sup> port mondial) qui montre une intégration dans la mondialisation;
- importance du commerce européen (presque la moitié des importations et exportations).

b) Les routes commerciales sont déterminées par les principaux partenaires de l'UE :

- les autres pôles de la Triade;
- les puissances émergentes;
- les pays pétroliers.

##### 2) Deux façades distinctes

a) Northern Range : avant-pays et arrière-pays exceptionnels

b) Méditerranée :

- encore une place modeste;
- flux est-ouest essentiellement (Suez, Gibraltar);
- aujourd'hui en croissance (Gioia Tauro, Malte et Tanger Med).

##### 3) L'évolution des ports

a) Spécialisation

- des ports : porte-conteneurs (Gioia Tauro), ports pétroliers (Dunkerque);
- à l'intérieur des espaces portuaires (Rotterdam).

b) Hiérarchisation

- principe du *feeder* (*hubs and spokes*) : dans la Northern Range (Rotterdam, Anvers), dans la Méditerranée (sur la route des cargos qui veulent se détourner le moins possible : Gioia Tauro, Malte, Algésiras);
- ports d'*hinterland* en recul : Marseille.

#### Étape 4 Rédiger

Les deux graphiques, réalisés à partir des sources d'Eurostat, présentent la hiérarchie et l'évolution de neuf ports de l'Union européenne représentatifs de l'insertion européenne dans la mondialisation.

**Les ports sont les principales portes du commerce européen.** L'UE est en effet la première puissance commerciale mondiale (presque la moitié des importations et exportations planétaires) : les ports sont donc des territoires majeurs de l'intégration européenne dans la mondialisation et se placent à la hauteur de l'enjeu : Rotterdam se hisse ainsi au 3<sup>e</sup> rang mondial. Les routes commerciales sont déterminées par les principaux partenaires de l'UE (les autres pôles de la Triade, les puissances émergentes et les pays pétroliers) et les espaces majeurs de l'Union (Europe rhénane). Elle explique les localisations portuaires majeures.

**Ainsi, deux façades maritimes se distinguent.** La Northern Range bénéficie d'un avant-pays (la Manche et la mer du Nord constituent le passage maritime le plus fréquenté au monde) et d'un arrière-pays exceptionnels (la dorsale européenne reste le cœur décisionnel de l'Europe). Ses ports dominent donc le trafic européen (trois premiers ports européens). La façade méditerranéenne est encore modeste dans le trafic de marchandises (le premier port méditerranéen se situe au 4<sup>e</sup> rang européen) : les flux y sont essentiellement est-ouest (Suez, Gibraltar) et en croissance (Gioia Tauro, Malte, ou en dehors de l'UE, Tanger Med).

**L'évolution portuaire est double.** La première mutation est la spécialisation des ports (accueil de porte-conteneurs à Gioia Tauro; ports pétroliers à Dunkerque) mais également des espaces à l'intérieur des plateformes portuaires (Rotterdam). La deuxième évolution marquante est dans la hiérarchisation interportuaire entre *hubs* en croissance (sur la Northern Range, Rotterdam et Anvers; en Méditerranée, sur la route

des cargos qui veulent se détourner le moins possible, Gioia Tauro, Malte et Algésiras) et ports d'*hinterland* en recul (Marseille). On y applique donc le principe du *feederling* (*hubs and spokes*). L'analyse de la hiérarchisation et de l'évolution des ports de l'Union européenne permet de mesurer l'importance et les mutations de l'insertion de l'UE dans la mondialisation.

### Sujet 10 : Le rayonnement international de la Côte d'Azur. Comment la Côte d'Azur exerce-t-elle un rayonnement planétaire ?

Proposition de plan :

- 1) La Côte d'Azur : une attractivité internationale
  - a) Tourisme balnéaire (doc. 1)
  - b) Tourisme culturel (festival, compétitions sportives, casino) (doc. 1)
  - c) Rayonnement politique : accueil de sommets internationaux (doc. 1 et 2)
- 2) La Côte d'Azur : un territoire aménagé pour une ouverture au monde
  - a) Les infrastructures de transport (doc. 1)
  - b) Les équipements d'hébergement touristique (doc. 1)
  - c) Les centres de congrès (Palais des festivals et des congrès à Cannes) (doc. 1 et 2)
- 3) La Côte d'Azur : une image de prestige
  - a) Le territoire du luxe (yachting, hôtellerie de luxe)
  - b) Des équipements de transport adaptés (héliports, aéroports de jets privés)

## FICHE DE RÉVISION

p. 236-237

### ● Présentation

L'organisation de la fiche de révision a été l'objet d'une présentation dans la partie que le livre du professeur consacré au chapitre 1. L'essentiel, les schémas cartographiques et l'organigramme de révision répètent l'organisation de la réflexion, la démarche du chapitre 6 qui s'interroge sur l'Union européenne en tant qu'acteur et pôle majeurs de la mondialisation et la présence française dans le monde en s'appuyant sur deux exemples au choix : Paris ou la « Northern Range ».

### Bibliographie

- Y. Bertoncini, dir., *Dictionnaire critique de l'Union européenne*, Paris, Armand Colin, 2008.

- C. Didelon, C. Grasland et Y. Richard, *Atlas de l'Europe dans le monde*, Paris, La Documentation française, 2009.
  - Réseau Migreurop, *Atlas des migrants en Europe. Géographie critique des politiques migratoires*, Paris, Armand Colin, 2009.
  - D. Noin, *Le nouvel espace français*, Paris, Armand Colin, 2009.
  - F. Charillon, P.-A. Greciano, P. Liquière, *La France en 2010*, Paris, La Documentation française, 2011.
  - X. Greffe et S. Pflieger, *La Politique culturelle en France*, Paris, La Documentation française, 2009.
  - J.-R. Pitte, *La France*, Paris, Armand Colin, 2009.
  - Y. Carbonnier, *Paris, une géohistoire*, Paris, La Documentation française, 2011.
- [Documentation photographique n° 8069]

### Sitographie

- **Sur l'Union européenne**
  - Europa, portail de l'Union européenne : [http://europa.eu/index\\_fr.htm](http://europa.eu/index_fr.htm)
  - Eurostat (section statistiques) : <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>
  - EurActiv : [www.euractiv.com/fr](http://www.euractiv.com/fr)
  - Diploweb : [www.diploweb.com/p801b.htm](http://www.diploweb.com/p801b.htm)
  - Presseurope : <http://www.presseurope.eu/fr>
- **Sur La Northern Range**
  - Les sites des principaux ports en particulier celui de Rotterdam : <http://www.portofrotterdam.com> (en anglais)
  - « Rotterdam, géant des mers », extrait de l'émission diffusée le 13 mars 2009, Production CAPA/ARTE, 2009 : <http://www.artetv.fr/Comprendre-le-monde/GLOBALmag---Tous-les-vendredi-a-19h00-/2505438.html>
  - Sur le site du port, film sur Maasvlakte 2 : <http://www.maasvlakte2.com/en/index/>
- **Sur la France**
  - Promotion du cinéma étranger dans le monde : [www.unifrance.org](http://www.unifrance.org)
  - [www.diplomatie.gouv.fr](http://www.diplomatie.gouv.fr)
  - [www.francophonie.org](http://www.francophonie.org)
  - [www.tourisme.gouv.fr](http://www.tourisme.gouv.fr)
  - [www.mon-grandparis.fr](http://www.mon-grandparis.fr)
  - [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
  - [www.ladefense-seine-arche.fr](http://www.ladefense-seine-arche.fr)