

Chapitre 11 Les aires urbaines en France

La démarche du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 234-235), il s'agit de mener une étude de cas sur une aire urbaine (Lyon, pp. 236-239 ou Nantes pp. 240-241), comme le demande le programme. Cette étude de cas est ensuite mise en perspective « à l'échelle de la France » à l'aide de deux cartes des aires urbaines (pp. 242-243), de la réalisation d'un croquis (pp. 244-245) et de la leçon (pp. 246-247), qui propose des documents complémentaires. Dans le cadre du « Parcours Art et Culture », un dossier est consacré au MuCEM de Marseille (pp. 248-249).

Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Raisonner », « Se repérer dans l'espace » et « Coopérer, mutualiser ». La page « Je retiens l'essentiel » (p. 250) est un outil destiné à l'élève pour faire le point sur ses connaissances. Les exercices Brevet (pp. 251-253) permettent à l'élève de se préparer à l'épreuve de l'examen (analyse de documents et développement construit).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Claire Aragau, « Le périurbain : un concept à l'épreuve des pratiques », *Géococonfluences*, avril 2018.
- Stéphanie Beucher et Florence Smits (dir.) *La France, Atlas géographique et géopolitique*, Autrement, Paris, 2020. La partie « Des cadres de vie renouvelés » aborde la question des villes.
- Catherine Didier-Fèvre, « Aux frontières de la métropole lyonnaise : des espaces périurbains à géométrie variable », *Géococonfluences*, juin 2019.
- Éloïse Libourel, *Géographie de la France*, Armand Colin, 2017. Le chapitre « La France, de villes en métropoles ».
- Lionel Rougé, « Périurbanisation », *Géococonfluences*, mars 2018.
- Raymond Woessner, « Du tramway au bus en site propre, récit géographique d'une passion urbaine française », *Géococonfluences*, septembre 2019.

Sitographie

- Le site de l'Observatoire des territoires permet de travailler sur les aires urbaines françaises : www.territoires.gouv.fr
- Le site de l'Insee : www.insee.fr. En particulier la « Base des aires urbaines 2010 », actualisée le 21 octobre 2020

PP. 234-235 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du territoire national. La première photographie a été prise dans le centre-ville de Nice, sur la place Masséna. C'est un espace densément peuplé où les services de proximité (commerces, cinémas, restaurants) et les transports en commun (tramway) marquent le territoire. La deuxième photographie est une vue aérienne oblique de la commune de La Chapelle-sur-Erdre, située au nord de Nantes. C'est un espace périurbain, comme le montrent les lotissements pavillonnaires, les voies de communication et les zones commerciales aménagées dans un territoire à dominante rurale au premier regard (bois, champs, etc.). La comparaison des deux photographies permet de définir ce qu'est une aire urbaine, un espace multiforme composé d'un centre-ville, de banlieues et de communes périurbaines. C'est aussi une manière de montrer que le territoire français est à dominante urbaine et que la distinction traditionnelle ville/campagne est remise en question par l'étalement urbain. Les chiffres-clés situés page 235 permettent de confirmer le poids de la population urbaine dans la population française totale et d'esquisser l'idée d'une hiérarchie urbaine, avec le poids de Paris, première aire urbaine française avec 13 millions d'habitants. L'analyse des deux photographies et des chiffres-clés amène à la problématique du chapitre : « Quelles sont les dynamiques des aires urbaines dans une France mondialisée ? »

PP. 236-239 ÉTUDE DE CAS UNE AIRE URBAINE : LYON

Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme. Elle permet, selon les termes du programme, de sensibiliser les élèves à « la diversité des espaces urbains (centraux, péri-centraux, périurbains, suburbains) » et aux mobilités dans les aires urbaines. La première double page permet de comprendre le phénomène d'étalement urbain à Lyon. Elle est centrée autour des compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages ». La seconde double page invite à découvrir les mobilités des habitants dans l'aire urbaine lyonnaise. Elle permet d'analyser des documents sur ces mobilités ou de construire un schéma de synthèse (compétence « Pratiquer différents langages »).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 237

Parcours 1

1. Les trois espaces qui composent l'aire urbaine de Lyon sont : la ville-centre, la banlieue et la couronne périurbaine.
2. Les principales activités présentes dans la ville-centre sont les activités de commerce, les activités culturelles mais aussi la fonction résidentielle. Sur la photographie des berges du Rhône, on distingue la fonction de loisirs (bars), la fonction touristique et commerciale (Hôtel-Dieu) et la fonction résidentielle (immeubles haussmanniens de la rue de la Barre).
3. On peut parler d'étalement urbain à Lyon car la superficie de l'aire urbaine a augmenté entre 1975 et 2020, tout comme le nombre de communes et le nombre d'habitants de l'aire urbaine (de 1,6 million à 2,3 millions d'habitants entre ces mêmes dates).
4. L'étalement urbain se manifeste par le développement de l'habitat pavillonnaire (sous la forme de lotissements comme à Anse, doc. 3), ainsi que par la création de voies de communication (la voie rapide par exemple) et de zones commerciales et industrielles. On remarque également que l'aire urbaine de Lyon englobe désormais des communes du Rhône, mais aussi de l'Ain, de l'Isère et de la Loire (doc. 4).
5. À Lyon, l'étalement urbain dans les banlieues et les couronnes périurbaines s'explique notamment par la diffusion de l'automobile qui a permis aux ménages d'habiter plus loin de leur lieu de travail ainsi que par la qualité de vie de ces espaces (jardins, logements plus grands).

Parcours 2

Lyon est aujourd'hui la deuxième aire urbaine la plus peuplée de France. Son territoire est composé de trois espaces, la ville-centre, la banlieue et la couronne périurbaine. La ville-centre accueille des activités de commerce et des activités culturelles. C'est aussi un espace résidentiel marqué par la présence d'immeubles haussmanniens dans le quartier de la presqu'île. Les banlieues et les couronnes périurbaines accueillent surtout des fonctions résidentielles, mais aussi commerciales.

L'aire urbaine lyonnaise est marquée par l'étalement urbain, c'est-à-dire l'étalement des banlieues et des zones périurbaines. On constate en effet que la superficie de l'aire urbaine lyonnaise a fortement augmenté entre 1975 et 2020, tout comme le nombre de communes et le nombre d'habitants, passant de 1,6 million à 2,3 millions d'habitants entre ces mêmes dates. Cet étalement urbain se manifeste par le développement de l'habitat pavillonnaire, sous la forme de lotissements comme à Anse, ainsi que par la création de voies de communication et de zones commerciales et industrielles. L'aire urbaine de Lyon englobe ainsi désormais des communes du Rhône, mais aussi de l'Ain, de l'Isère et de la Loire.

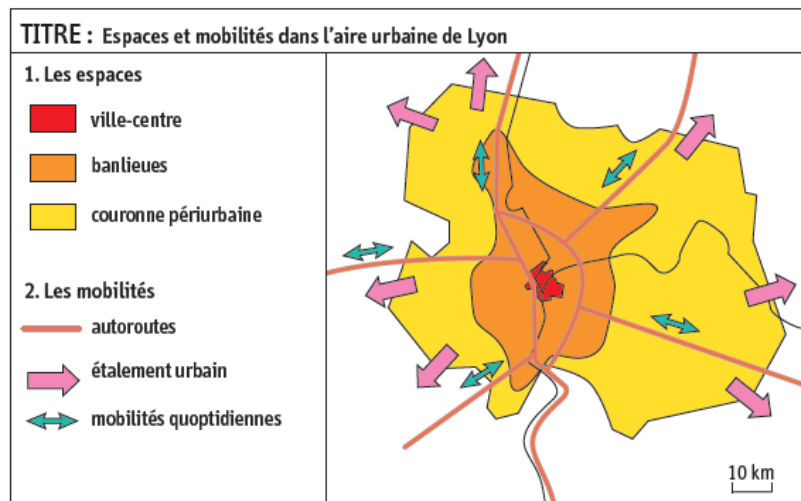
À Lyon comme dans la plupart des villes françaises, l'étalement urbain dans les banlieues et les couronnes périurbaines s'explique par la diffusion de l'automobile, qui a permis aux ménages d'habiter plus loin de leur lieu de travail. La recherche d'une meilleure qualité de vie (présence d'un jardin, calme, logement plus grand) est aussi un facteur d'explication important de cette périurbanisation, tout comme la forte augmentation des prix de l'immobilier dans les centres-villes.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 239

Parcours 1

1. On constate que la majorité des déplacements de l'aire urbaine lyonnaise ont lieu dans le pôle urbain (l'agglomération) formé de la ville-centre et des communes de banlieues. Cela s'explique par la forte concentration de population dans ces territoires, ainsi que par l'offre de transports (en particulier les transports en commun). De nombreux déplacements ont également lieu entre ce pôle urbain et les communes de la couronne périurbaine (du Beaujolais, de l'Ain ou encore du Nord-Dauphiné par exemple). Ces déplacements sont de plus en plus lointains, au fur et à mesure de l'extension de l'aire urbaine et du développement de l'offre de transports (lignes TER, autoroutes).
2. La voiture individuelle est omniprésente dans les déplacements. Elle représente en effet 68 % des déplacements dans l'aire urbaine lyonnaise, d'après une étude de l'Insee en 2025. Son utilisation génère d'importants embouteillages, en particulier sur les axes très fréquentés comme le tunnel sous Fourvière, véritable point noir de la circulation automobile lyonnaise. Cette circulation automobile est par ailleurs à l'origine d'une forte pollution atmosphérique de l'aire urbaine lyonnaise.
3. Les autres modes de déplacement utilisés par les habitants de Lyon sont la marche, les transports en commun (tramway) et le vélo, notamment les vélos partagés comme les Vélo'v et les e-Vélov'. Les habitants les utilisent pour leur facilité d'accès, leur rapidité (notamment en heures de pointe) et car ce sont des modes de déplacements durables (« répondre à l'enjeu de la qualité de l'air », doc. 6).
4. Pour faciliter les mobilités dans l'aire urbaine lyonnaise, on aménage par exemple de nouvelles lignes de TER, des stations de vélos en libre accès (Vélo'v et les e-Vélov') ou des voies de tramway (comme celle du pont Raymond Barre à la Confluence).

Parcours 2



2. Il existe de nombreuses mobilités quotidiennes dans l'aire urbaine lyonnaise. La majorité de ces déplacements ont lieu dans le pôle urbain, formé de la ville-centre et des communes de banlieues. Cela s'explique par la forte concentration de population dans ces territoires, ainsi que par l'offre de transports, en particulier les transports en commun. De nombreux déplacements ont également lieu entre ce pôle urbain et les communes de la couronne périurbaine (du Beaujolais, de l'Ain ou encore du Nord-Dauphiné par exemple). La voiture individuelle est omniprésente dans ces déplacements. Elle représente en effet 53,5 % des déplacements dans l'aire urbaine lyonnaise. Son utilisation génère d'importants embouteillages mais aussi une forte pollution atmosphérique. D'autres modes de déplacements sont utilisés par les habitants de Lyon comme la marche, les transports en commun (tramway) ou le vélo. Les habitants les utilisent pour leur facilité d'accès, leur rapidité et car ce sont des modes de déplacements durables.

Pour faciliter ces mobilités dans l'aire urbaine lyonnaise, on aménage de nouvelles lignes de TER, des voies de tramway, des ponts (pont Raymond Barre à la Confluence) ou encore des stations de vélos en libre accès (Vélo'v et les e-Vélov').

PP. 240-241 ÉTUDE DE CAS NANTES, LES DÉFIS DE L'ÉTALEMENT

Cette étude de cas invite à travailler sur une aire urbaine, comme le demande le programme. La mise en activité des élèves diffère de l'étude de cas précédente car il s'agit ici d'une proposition de tâche complexe. La consigne de travail est scénarisée, pour susciter la curiosité des élèves et permettre leur implication dans cette activité : les élèves endossent le rôle d'élus d'une ville de France. Volontairement, il n'y a pas de questions détaillées mais une consigne large, qui appelle à une production commune ou individuelle. Le choix est fait ici de proposer la forme du rendu (une note de synthèse), mais celle-ci peut être présentée de diverses manières (rapport écrit, exposé oral, diaporama, etc.). Ce type de tâche complexe a pour but de favoriser l'autonomie des élèves et leur capacité à choisir une démarche pour répondre à un problème posé. Un « Coup de pouce » est proposé aux élèves, mais celui-ci n'a rien d'obligatoire. Il est un outil de différenciation pédagogique pour l'enseignant. Pour résoudre cette tâche complexe, les élèves peuvent s'appuyer sur les ressources proposées (documents de la double page mais aussi « ressources en + », constitués de documents complémentaires et de ressources numériques) ainsi que sur toutes autres ressources externes mises à leur disposition par l'enseignant.

ACTIVITÉ

Proposition de synthèse

Nantes, les défis de l'étalement

« Chers conseillers municipaux,

Vous savez que la population de notre ville connaît une croissance rapide, ce qui entraîne un fort étalement de notre commune. Nous rentrons de Nantes où nous avons pu observer l'étalement de cette aire urbaine et les solutions mises en œuvre par les élèves locaux pour y faire face. Nous souhaiterions vous en faire part dans cette courte synthèse.

Nantes est une commune qui connaît une forte croissance urbaine. En effet, sa population est passée de 373 000 habitants en 1960 à 972 828 habitants en 2017. Cette croissance urbaine a favorisé l'étalement urbain de cette métropole. Ainsi, de 27 communes en 1960 (638 km²), l'aire urbaine est passée à 108 communes en 2017 (3 302 km²). Cette extension de l'aire urbaine pose un certain nombre de problèmes pour les habitants de Nantes, notamment pour leurs déplacements. Ils doivent faire face à des embouteillages de plus en plus importants, dus aux mobilités quotidiennes aux heures de pointe. Ainsi, certains décident de partir très tôt le matin, de privilégier les transports en commun (tramway) ou de déménager en centre-ville. De plus, le territoire de l'aire urbaine nantaise connaît une très forte artificialisation. Sur la commune de Vigneux par exemple, 266 hectares de terres naturelles, agricoles ou forestières ont été artificialisés entre 2009 et 2018, soit l'équivalent de 380 terrains de football !

Pour limiter l'étalement urbain de Nantes, les élus locaux ont mis en place de nombreuses solutions. Les friches industrialo-portuaires de l'île de Nantes font l'objet d'une vaste opération d'aménagements. Il s'agit de freiner l'étalement urbain en fixant les populations dans le centre-ville. Ainsi, de nombreux logements ont été édifiés, de même que des bureaux, des commerces et des infrastructures de transports en commun. C'est aussi le cas du quartier de Pirmil-les-Isles, qui sera entièrement réhabilité pour accueillir 3 300 logements,

25 000 m² d'immeubles de bureaux et 15 000 m² de commerces. Dans l'ensemble de l'aire urbaine, les déplacements à vélo sont favorisés (garages à vélos prévus sous les immeubles du quartier Pirmil-les-Isles). Ces déplacements à vélos ont augmenté de 10 %, alors que les déplacements en voiture ont reculé de 10 %. Le souhait de la municipalité actuelle est de faire passer la part des trajets en voiture de 43 % aujourd'hui à 27 % en 2030, pour limiter la pollution sonore et favoriser la transition écologique.

Vous voyez donc, chers conseillers municipaux, que les solutions d'aménagements existent. Nous pensons qu'il faut nous inspirer de celles mises en œuvre à Nantes pour faire face à l'étalement urbain de notre commune. »

PP. 242-243 ÉTUDE DE CAS LES AIRES URBAINES

Conformément à la rubrique « Démarche et contenus d'enseignement » du programme, les études de cas sont mises en perspective à l'échelle nationale, à l'aide de deux cartes des aires urbaines en France (« Les dynamiques des aires urbaines » et « Les aires urbaines »). La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Entre 2011 et 2016, Lyon a connu une croissance annuelle supérieure à 1 %.
2. Lyon est une des aires urbaines les plus étendues et les plus peuplées de France, comme le montrent les deux cartes. Elle fait partie des aires urbaines métropolitaines, c'est-à-dire les plus grandes aires urbaines qui concentrent la population, les emplois et les cadres des fonctions métropolitaines.
3. Entre 2011 et 2016, Nantes a connu une croissance annuelle supérieure à 1 %.
4. Nantes est une des aires urbaines les plus étendues et les plus peuplées de France, comme le montrent les deux cartes. Elle fait partie des aires urbaines métropolitaines, c'est-à-dire les plus grandes aires urbaines qui concentrent la population, les emplois et les cadres des fonctions métropolitaines.
5. Les aires urbaines les plus peuplées et les étendues de France sont : Paris (Île-de-France), Lyon (Auvergne-Rhône-Alpes), Toulouse (Occitanie), Bordeaux (Nouvelle-Aquitaine), Nantes (Pays-de-la-Loire) ou encore Rennes (Bretagne).
6. Les aires urbaines les plus attractives se situent au Sud (Montpellier, par exemple) et à l'Ouest (Nantes) du territoire français. Les aires urbaines les moins attractives se situent au Nord de la France (Douai-Lens, par exemple).

PP. 244-245 CROQUIS LA RÉPARTITION DE LA POPULATION ET SES DYNAMIQUES

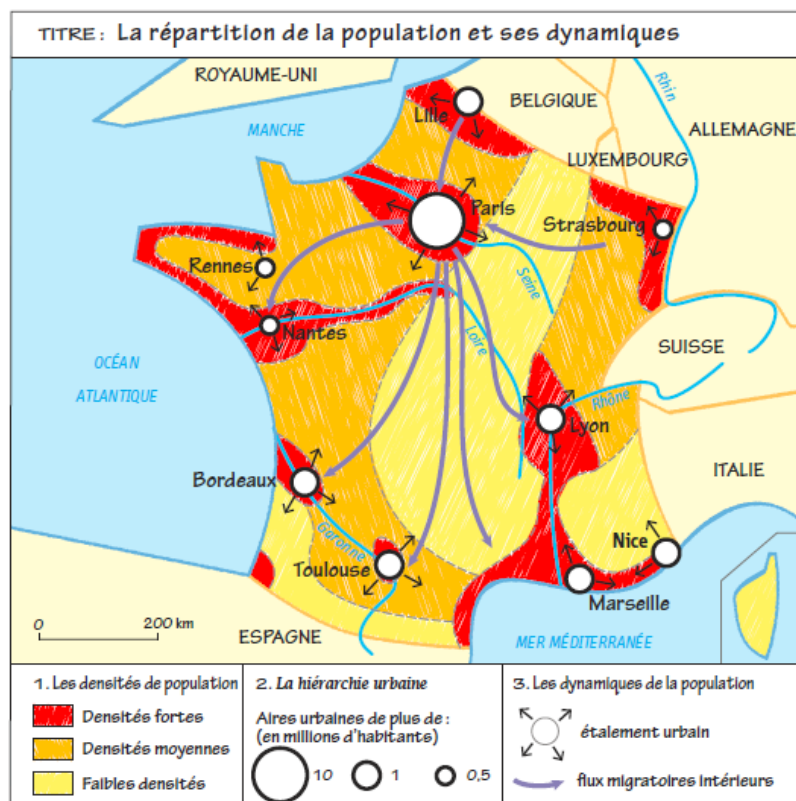
La rubrique du programme « Démarche et contenus d'enseignement » suggère la réalisation de croquis pour ce thème. La fiche ressource propose la réalisation d'un croquis à l'échelle nationale sur la répartition et les dynamiques de la population française, en lien avec les aires urbaines (mobilités à toutes les échelles notamment). La compétence travaillée est donc « Pratiquer différents langages », avec la réalisation d'un croquis.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Étape 1

- a. Les fortes densités de population se situent dans les aires urbaines (Paris notamment), le long des grandes vallées fluviales (le Rhône, le Rhin, etc.) et le long des littoraux (méditerranéen, par exemple). Les faibles densités de population s'observent dans la diagonale des faibles densités (« France du vide ») allant des Ardennes aux Pyrénées en passant par le Massif central, dans les montagnes (les Alpes), en Corse et en Bretagne intérieure.
- b. Les aires urbaines les plus peuplées sont : Paris, Lille, Nancy, Strasbourg, Lyon, Grenoble, Toulon, Nice, Aix-Marseille, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes et Rennes.
- c. Les migrations intérieures se dirigent principalement vers l'ouest et le sud du territoire français.

Étape 2 et 3



Je change de langage

- La population française se répartit de manière très inégale sur son territoire. Les fortes densités de population se situent sur les littoraux (Méditerranée), le long des fleuves (Rhône). C'est dans ces régions que sont situées les grandes villes (Paris, Lyon...). Les faibles densités de population s'observent dans la diagonale des faibles densités (« France du vide ») allant des Ardennes aux Pyrénées en passant par le Massif central, dans les montagnes (les Alpes), en Corse et en Bretagne intérieure. Les régions de montagne sont peu peuplées.
- Les villes sont des lieux de forte concentration de la population. Il existe néanmoins une hiérarchie urbaine en France. Avec plus de 13 millions d'habitants, Paris domine cette hiérarchie urbaine. Viennent ensuite des aires urbaines comme Lyon (2,3 millions d'habitants), Marseille-Aix-en-Provence ou Toulouse. Plusieurs aires urbaines dépassent les 500 000 habitants comme Nantes, Bordeaux ou Strasbourg.
- La répartition de la population évolue et connaît de nouvelles dynamiques. Les migrations régionales privilégient le sud de la France (attiré pour un cadre de vie considéré comme meilleur) au détriment du nord, qui connaît un solde migratoire négatif. De plus, les aires urbaines connaissent un fort étalement urbain, signe d'un important dynamisme démographique.

PP. 246-247 COURS 1 LES DYNAMIQUES DES AIRES URBAINES

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les études de cas selon les « contenus d'enseignement » du programme : l'urbanisation du territoire français, l'étalement urbain et les mobilités, le renouveau des centres-villes. Les documents apportent des éléments de généralisation (doc. 1, 2 et 4) et permettent à l'élève de découvrir d'autres lieux (doc. 3 et 5) à travers des supports de natures variées (graphique, schéma, texte et photos).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

Depuis 1962, la population urbaine a fortement augmenté en France, passant de 65 % en 1962 à 93 % de la population totale en 2025.

Doc. 3

Cette affiche cherche à donner une image attractive et dynamique de Toulouse. Il s'agit d'une affiche de marketing territorial, cherchant à valoriser l'image de Toulouse (organisation d'événements, mobilisation d'une population nombreuse, texte cherchant à mettre en avant les atouts de la ville pour attirer de nouveaux habitants).

Doc. 4

1. La périurbanisation se manifeste par un étalement le plus souvent sous la forme de lotissements de maisons individuelles.
2. La forte croissance des espaces périurbains depuis les années 1970 s'explique par la généralisation du modèle de la maison individuelle, la recherche d'un cadre de vie plus rural ou encore le développement de l'automobile.

Doc. 5

On observe au centre du dessin, un champ agricole représenté sous la forme d'un timbre-poste vert. Celui-ci est entouré de constructions (maisons individuelles, immeubles, éoliennes) et de voies de communication. L'objectif du dessinateur est ici de dénoncer la forte artificialisation des terres agricoles en France. En effet, celles-ci reculent au profit des espaces urbanisés, en particulier avec l'étalement urbain sous la forme de lotissements pavillonnaires. L'agriculteur représenté dans son tracteur dit ainsi « Je vais bientôt pouvoir envoyer mon champ par la Poste », signe d'un champ qui se réduit comme peau de chagrin.

PP. 248-249 ARTS ET GEO LE MUCEM DE MARSEILLE

Ce dossier « Arts et Géo » s'inscrit dans le « Parcours Art et Culture » du programme. Il propose d'aborder la question de la rénovation des centres-villes en France à partir d'une réalisation emblématique de la ville de Marseille, le MuCEM (Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée), inauguré en 2013. La compétence travaillée est « Coopérer, mutualiser », à partir d'un travail en groupe, qui peut donner lieu à un oral de quelques minutes.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Le MuCEM se situe dans le centre-ville de Marseille. Il a été aménagé à proximité immédiate du Vieux-Port.
2. Le MuCEM est le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée. Il a été réalisé en 2013 par l'architecte Rudy Ricciotti. Il a été financé à 65 % par l'État et à 35 % par les collectivités locales (département et région).
3. Le MuCEM est un carré de 72 mètres de côté et 19 mètres de hauteur construit en béton fibré. Une passerelle le relie au Fort Saint-Jean, monument historique récemment restauré.
4. À travers l'architecture du MuCEM, Rudy Ricciotti a voulu montrer le rapprochement entre les deux rives de la Méditerranée. Ainsi, l'utilisation de la résille de béton est inspirée du moucharabieh de l'architecture arabo-andalouse (qui laisse passer la lumière). La passerelle symbolise le lien entre les deux rives de la Méditerranée.
5. Le MuCEM s'inscrit dans une vaste opération de rénovation urbaine de Marseille, Euroméditerranée. Celle-ci consiste en la rénovation de près de 500 hectares dans le centre de Marseille (habitat, bureaux, commerces, espaces publics, etc.). Quartier réputé comme l'un des plus pauvres de Marseille, il a profité de nouveaux emplois et de nouveaux logements. Le MuCEM est le projet phare de cette opération de rénovation, celui qui permet de lui donner une visibilité européenne, voire mondiale à Marseille.

P. 251 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 1

1. Ce document est un dessin de presse réalisé par le dessinateur suisse Chappatte. Il est paru dans le journal suisse *Le Temps* le 13 avril 2018. Il aborde la question de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols en milieu rural.
2. Les éléments du dessin montrant que l'espace représenté est un espace rural sont : les champs et les prairies enherbées, le village et son clocher, l'oiseau qui chante au premier plan.
3. Le dessinateur représente l'étalement urbain par l'intermédiaire d'un projet de construction d'un nouveau quartier sur un espace naturel. On distingue en effet une pelleteuse commençant le chantier, ainsi qu'une grue déplaçant des matériaux. Le panneau annonçant la livraison prochaine du nouveau quartier « Le clos de champs » permet de comprendre la nature du chantier.
4. L'étalement urbain est à l'origine d'une très forte artificialisation des sols en France. Il existe donc des conflits d'usage entre les promoteurs immobiliers, qui souhaitent développer des projets de construction, et les défenseurs de l'environnement (associations, collectifs, etc.) qui s'opposent au recul des espaces naturels en milieu rural. La pression foncière est aussi à l'origine de conflits d'usages entre les habitants « historiques » des villages, qui voient parfois d'un mauvais œil les nouvelles constructions sur un territoire qu'ils veulent préserver, et les néoruraux, qui souhaitent s'installer à la campagne et ont donc besoin de nouveaux logements.

P. 252 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 2

1. Les moyens de transport utilisés pour les mobilités domicile-travail en Occitanie sont la voiture et les transports en commun, en particulier le TER. La voiture est majoritaire dans ces déplacements, mais l'utilisation des transports en commun se développe.
2. Le doc. 1 montre que 267 000 actifs travaillent dans une des quatre agglomérations de la région sans y résider (Toulouse, Perpignan, Nîmes et Montpellier). Parmi elles, Toulouse capte une forte proportion de ces mobilités (près de la moitié avec 129 000 navetteurs). Par ailleurs, d'après le doc. 2, le nombre d'actifs venant travailler dans l'une des quatre grandes agglomérations d'Occitanie sans y résider a plus que doublé entre 1990 et 2016.
3. Le doc. 1 montre qu'il existe des pôles d'emplois importants en banlieue de Toulouse (comme le site d'assemblage d'Airbus), vers lesquels se dirigent les navetteurs. La part des navetteurs se dirigeant vers la ville-centre de Toulouse est par ailleurs en recul : elle est passée de 71 % en 1990 à 56 % en 2019.

4. Deux raisons permettent d’expliquer pourquoi l’attractivité des villes-centres s’étend au-delà de la couronne périurbaine en Occitanie. D’une part, les villes-centres offrent des emplois de cadres des fonctions métropolitaines qui sont beaucoup moins présents en périphérie. D’autre part, ces villes-centres se situent au cœur des réseaux routier et ferroviaire, ce qui facilite les déplacements plus lointains.

P. 253 BREVET JE M’ENTRAÎNE

Développement construit

1. L’introduction est constituée de deux phrases. La première phrase présente le sujet en définissant la notion d’aire urbaine. La deuxième phrase pose la problématique du sujet sous la forme d’une question.
2. Partie I : Des aires urbaines peuplées qui s’étendent
Partie II : D’importantes mobilités et un renouveau des centres-villes
3. Partie I : « Tout d’abord ». Partie II : « Ensuite ».
4. Les différentes dynamiques des aires urbaines :

Partie I	Partie II
- augmentation de la proportion de la population française vivant dans les aires urbaines. - étalement urbain à partir de la ville-centre vers les banlieues et les espaces ruraux. - recul des espaces naturels sous l’effet de l’artificialisation des sols.	- augmentation des mobilités dans les aires urbaines. - baisse de la population des villes-centres au profit des banlieues et des couronnes périurbaines. - développement des programmes d’aménagement dans les villes-centres pour attirer de nouveaux habitants.

5. La phrase de conclusion insiste sur les dynamiques des aires urbaines, au cœur de la problématique de l’introduction. Elle résume les principales dynamiques des aires urbaines explicitées dans le développement.

Repérage spatial



Chapitre 12 Les espaces productifs et leurs évolutions

La démarche du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 254-255), il s'agit de mener des études de cas sur des espaces productifs (Grenoble un territoire d'innovation pp. 256-257, le vignoble de Champagne pp. 260-261, Disneyland Paris pp. 264-265), comme le demande le programme. La fiche ressource sur ce thème propose de traiter au moins deux études de cas. Celles-ci sont ensuite mises en perspective « À l'échelle de la France » à l'aide de cartes (les espaces industriels en France pp. 258-259, les espaces agricoles en France pp. 262-263, les espaces de services en France pp. 266-267) et de la leçon (pp. 266-269), qui propose des documents complémentaires. Dans le cadre du « Parcours d'éducation artistique et culturelle », un dossier est consacré au quartier de la Défense à Paris (pp. 270-271). Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Raisonner » et « Se repérer dans l'espace ». La page « Je retiens l'essentiel » est un outil destiné à l'élève pour faire le point sur ses connaissances. Les exercices Brevet (pp. 273-274) permettent à l'élève de se préparer à l'épreuve de l'examen (analyse de documents et développement construit).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Stéphanie Beucher et Florence Smits (dir.) *La France, Atlas géographique et géopolitique*, Autrement, 2020. La troisième partie sur « Les systèmes productifs » aborde ce thème.
- Laurent Carroué, « [Paris-Saclay, une Silicon Valley à la française ?](#) », *Géococonfluences*, mars 2017.
- Yves Colombel, Daniel Oster, *La France, Territoires et aménagement face à la mondialisation*, Nathan, 2017
- Antoine Grandclement, « Les pôles de compétitivité : d'une géographie de l'innovation à une géographie de la production », *Géococonfluences*, décembre 2020.
- Alexandre Monot, *Les Espaces productifs en France*, Bréal, 2018.

Sitographie

- Le site des pôles de compétitivité en France : <https://www.economie.gouv.fr/entreprises/developper-son-entreprise/innover-et-numeriser-son-entreprise/tout-savoir-sur-les-poles#>
- Le site du ministère de l'économie : <https://www.economie.gouv.fr/>
- Le site du ministère de l'agriculture : <https://agriculture.gouv.fr/>
- Le site de l'Insee pour le tourisme, en particulier l'impact de la COVID-19 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4625624?sommaire=4625628>

PP. 254-255 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du territoire national. La première photographie a été prise à Arles. Il s'agit de la fondation Luma, un centre d'art contemporain aménagé sur un ancien site industriel de locomotives de la SNCF. Elle permet de sensibiliser les élèves aux mutations des espaces industriels français. La deuxième photographie montre la station balnéaire française de Biarritz. Elle permet de repérer les aménagements touristiques et de montrer le caractère international du tourisme français, première destination touristique mondiale avec 100 millions de touristes en 2024. La comparaison des deux photographies permet de définir ce qu'est un espace productif, un espace aménagé pour une activité économique (industrielle, agricole ou de services). L'analyse de ces deux photographies amène à la problématique du chapitre « Comment les espaces productifs s'adaptent-ils à la mondialisation ? ».

PP. 256-257 ÉTUDE DE CAS GRENOBLE : UN TERRITOIRE DE L'INNOVATION

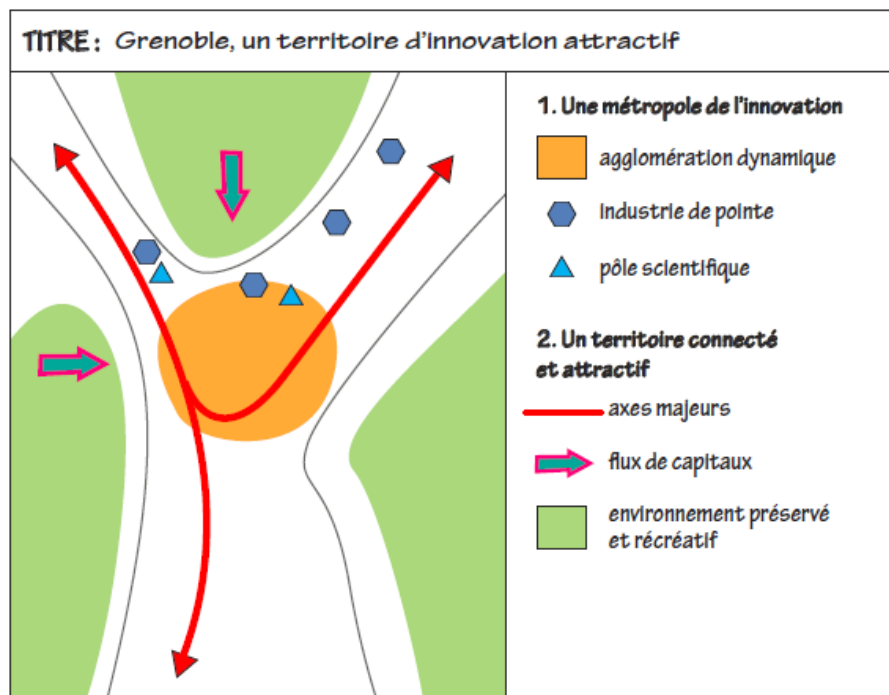
Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme. Elle permet de montrer les mutations d'un espace industriel français, en « lien avec l'urbanisation et la mondialisation », selon les termes du programme. En effet, Grenoble est une technopole qui accueille de nombreuses activités innovantes. Elle est parvenue à associer sur son territoire des entreprises de l'innovation comme STMicroelectronics ou Hewlett Packard, mais aussi des laboratoires de recherche comme Minatec. Les compétences plus particulièrement travaillées sont « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages », avec la construction d'un schéma cartographique permettant de montrer cette adaptation de Grenoble aux nouvelles conditions de la mondialisation.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les différents domaines de l'innovation présents à Grenoble sont notamment : les nanotechnologies, l'électronique, le numérique, la santé, l'énergie, ou encore l'environnement.
2. L'exemple de Minatéc montre que les acteurs économiques de Grenoble travaillent ensemble pour innover. En effet, ce pôle d'innovation regroupe à la fois des chercheurs, des étudiants et des industriels sur un même site. C'est aussi le cas de GIANT, un campus d'innovation regroupant les acteurs de la recherche, de l'industrie (ingénieurs, techniciens) et des étudiants. Grenoble compte ainsi plus de 65 000 étudiants et 13 centres de recherche.
3. Les facteurs d'attractivité expliquant le dynamisme de Grenoble sont nombreux : un environnement naturel montagneux préservé (Parc naturel régional du Vercors, Parc naturel régional de Chartreuse), des espaces récréatifs situés à proximité immédiate de la ville (chaîne de Belledonne, Massif de la Chartreuse), des stations de sports d'hiver dynamiques (Villard-de-Lans).
4. La présence de lignes de TGV, d'autoroutes (A48 et A41) et de flux de capitaux atteste que Grenoble est un territoire bien connecté à la France et à l'Europe.

Parcours 2



2. L'oral pourra insister sur :

- les activités de l'innovation : les nanotechnologies, l'électronique, le numérique, la santé, l'énergie ou encore l'environnement.
- les acteurs de l'innovation : chercheurs, étudiants, universitaires, industriels, entreprises. Ces acteurs travaillent ensemble pour innover (synergies).
- les facteurs d'attractivité de Grenoble : environnement préservé et récréatif (PNR, stations de sport d'hiver etc.), territoire bien connecté à la France et à l'Europe (TGV, autoroutes, capitaux).

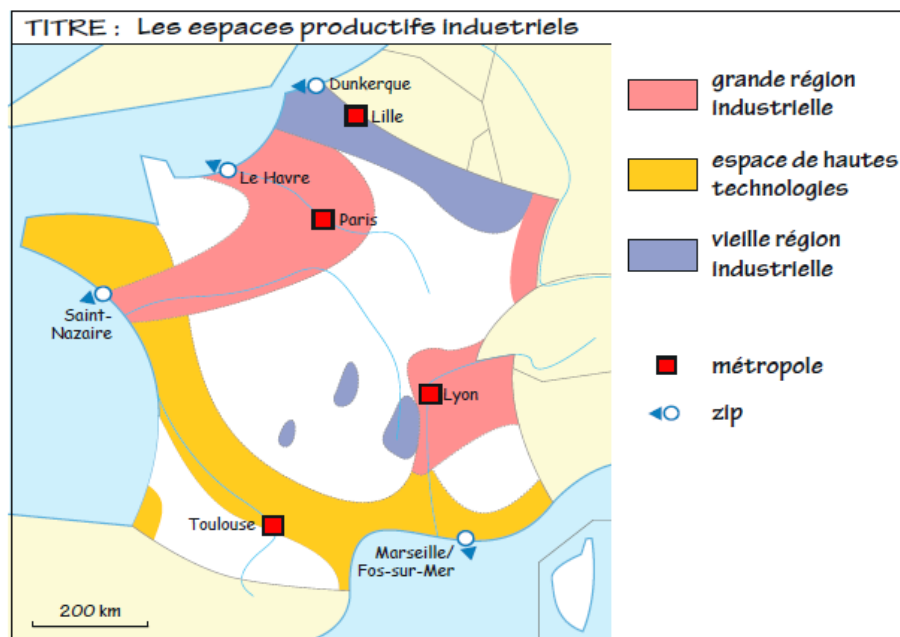
PP. 258-259 À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE LES ESPACES PRODUCTIFS INDUSTRIELS

Conformément la « Démarche et contenus d'enseignement » du programme, l'étude de cas d'un espace industriel est mise en perspective à l'échelle nationale, à l'aide d'une carte des espaces industriels en France et de photographies de sites industriels. La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace, avec l'analyse de la carte. La sixième question permet de travailler la compétence « Pratiquer différents langages » avec la construction d'un croquis simplifié de la carte.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Grenoble appartient à la grande région industrielle qui comprend l'Isère, le Lyonnais et les deux Savoie.
2. Comme autres technopoles, on peut nommer par exemple Sophia-Antipolis, Lyon, Saclay ou encore Toulouse.
3. En France, les espaces industriels les plus dynamiques sont situés dans la région parisienne (Île-de-France, basse vallée de la Seine et basse vallée de la Loire), la région lyonnaise (vallée du Rhône, Savoie et Isère), l'Alsace, ainsi que dans l'arc des hautes technologies situé à l'Ouest (Nantes, Bordeaux, Toulouse) et au Sud du territoire (Montpellier, Sophia-Antipolis).

4. Les espaces industriels français sont reliés au reste de l'Europe et du monde grâce au réseau d'autoroutes transfrontalières, aux ports (ex. Le Havre) ainsi qu'aux IDE (investissements directs à l'étranger) provenant notamment de l'Europe occidentale, de l'Asie de l'Est et des États-Unis.
5. Les vieilles régions industrielles en reconversion se situent dans le bassin stéphanois (Loire), la région de Clermont-Ferrand, la Lorraine (région de Metz, Nancy) et le Nord de la France (anciens bassins miniers notamment).
- 6.



PP. 260-261 ÉTUDE DE CAS UN ESPACE AGRICOLE : LE VIGNOBLE DE CHAMPAGNE

Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme. Elle permet de montrer la spécialisation d'un espace agricole français, en « lien avec l'urbanisation et la mondialisation », selon les termes du programme. Les compétences plus particulièrement travaillées sont « Analyser un document » et « Pratiquer différents langages ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les principaux vignobles de Champagne se situent entre Reims et Épernay (Montagne de Reims, Vallée de la Marne), mais aussi au sud de Troyes (Côte des Bars).
2. La Champagne est un espace agricole bien connecté grâce aux autoroutes (A4, A26, A5) et à la ligne de TGV est-européenne inaugurée en 2016 qui relie Paris à Strasbourg en passant par Reims.
3. À partir de 2017, le nombre de bouteilles de champagne vendues à l'étranger dépasse le nombre de bouteilles vendues en France. C'est le signe d'une forte internationalisation du commerce de Champagne.
4. Les vins de Champagne sont principalement exportés vers l'Europe (Royaume-Uni, Allemagne), l'Amérique du Nord (États-Unis, Canada), l'Asie orientale (Japon, Chine) et l'Australie. La crise sanitaire de la COVID-19 a marqué un ralentissement des exportations de Champagne. En Chine, le champagne s'adresse surtout aux catégories sociales les plus privilégiées.
5. La Champagne développe le tourisme du vin (œnotourisme). Ce tourisme passe par la visite des grands vignobles (Mareuil-sur-Aÿ, inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO), de la Cité du champagne ou encore d'Épernay, considérée comme la capitale du champagne.

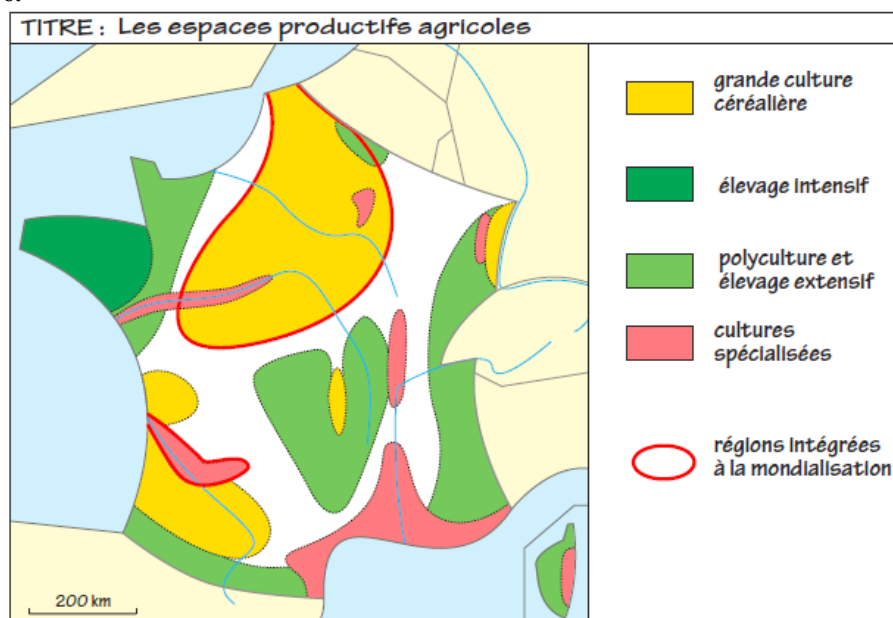
Parcours 2

- La Champagne est un espace agricole spécialisé dans la production du vin. Les principaux vignobles de Champagne se situent entre Reims et Épernay (Montagne de Reims, Vallée de la Marne), mais aussi au sud de Troyes (Côte des Bars). Ils sont bien connectés au territoire national et européen grâce aux autoroutes (A4, A26, A5) et à la ligne de TGV est-européenne, inaugurée en 2016, qui relie Paris à Strasbourg en passant par Reims.
- La Champagne exporte une grande partie de sa production vers l'étranger. Les vins de Champagne sont principalement exportés vers l'Europe (Royaume-Uni, Allemagne), l'Amérique du Nord (États-Unis, Canada), l'Asie orientale (Japon, Chine) et l'Australie. À partir de 2017, le nombre de bouteilles de champagne vendues à l'étranger a dépassé le nombre de bouteilles vendues en France, signe d'une forte internationalisation du commerce de Champagne. La crise sanitaire de la COVID-19 a néanmoins marqué un ralentissement des exportations de Champagne.
- La Champagne développe le tourisme du vin (œnotourisme). Ce tourisme passe par la visite des grands vignobles (Mareuil-sur-Aÿ, inscrit au Patrimoine mondial de l'UNESCO), de la Cité du champagne ou encore d'Épernay, considérée comme la capitale du champagne.

Conformément à la rubrique « Démarche et contenus d'enseignement » du programme, l'étude de cas d'un espace agricole est mise en perspective à l'échelle nationale, à l'aide d'une carte des espaces agricoles en France et de photographies de paysages. La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace », avec l'analyse de la carte. La sixième question permet de travailler la compétence « Pratiquer différents langages » avec la construction d'un croquis simplifié de la carte.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. La Champagne est un espace agricole de cultures spécialisées (le vin).
2. La Champagne fait partie des régions agricoles les plus intégrées à la mondialisation, situées dans la moitié nord de la France. Elle se situe par ailleurs à proximité du plus grand Marché d'intérêt national (MIN) de France et d'Europe (Rungis) et bénéficie aussi de la présence de deux ports exportateurs de produits agricoles (Rouen et Le Havre).
3. En France, les espaces de grande culture se situent dans le Bassin parisien (Picardie, Beauce, Brie, Berry), en Alsace, dans la plaine de la Limagne (en Auvergne), en Aquitaine et en Vendée.
4. Les espaces agricoles français sont reliés au reste de l'Europe et du monde grâce aux ports exportateurs de produits agricoles (ex. Rouen, Marseille), aux MIN (marchés d'intérêt nationaux) ainsi qu'aux flux d'exportation de produits agroalimentaires.
5. Si l'élevage intensif est principalement pratiqué en Bretagne, l'élevage extensif est pratiqué dans les régions de montagnes (Alpes, Pyrénées, Massif central, Corse) ainsi qu'en Normandie.
- 6.



Cette étude de cas invite à travailler sur un espace productif de services, comme le demande le programme. La mise en activité des élèves diffère des études de cas précédentes car il s'agit ici d'une proposition de tâche complexe. La consigne de travail est scénarisée, pour susciter la curiosité des élèves et permettre leur implication dans cette activité : les élèves endossent le rôle de membres d'une société de conseil. Volontairement, il n'y a pas de questions détaillées mais une consigne large, qui appelle à une production commune ou individuelle. Celle-ci peut être présentée de diverses manières (rapport écrit, exposé oral, courte vidéo, etc.). Ce type de tâche complexe a pour but de favoriser l'autonomie des élèves et leur capacité à choisir une démarche pour répondre à un problème posé. Un « Coup de pouce » est proposé aux élèves, mais celui-ci n'a rien d'obligatoire. Il est un outil de différenciation pédagogique pour l'enseignant. Pour accomplir cette tâche complexe, les élèves peuvent s'appuyer sur les ressources proposées (documents de la double page mais aussi « Boîte à outils », constituée de documents complémentaires et de ressources numériques) ainsi que sur toutes autres ressources externes mises à leur disposition par l'enseignant.

ACTIVITÉ

Proposition de synthèse

Un parc de loisirs : Disneyland Paris
Messieurs les dirigeants,

Vous envisagez de construire un parc de loisirs dans votre pays. Vous avez confié à notre société de conseil une mission de faisabilité de votre projet dont la première étape est l'observation des autres parcs de loisirs français. À votre demande, nous nous sommes rendus à Disneyland Paris pour comprendre le succès de ce parc de loisirs, le plus fréquenté de France et d'Europe. Nous souhaiterions vous faire part de nos observations dans cette courte synthèse.

Disneyland Paris est un parc de loisirs situé en Île-de-France, sur le territoire de la commune de Marne-la-Vallée, à l'est de Paris. Il dispose d'une très bonne accessibilité grâce à la présence d'autoroutes (en particulier l'A4 en direction de Paris) et d'une ligne de TGV. Sa gare TGV et les aéroports de Roissy et d'Orly lui permettent de drainer une clientèle internationale, venant de toute l'Europe, par les airs ou par le train. La plupart des grandes villes européennes se situent en effet à moins de trois heures de transport de Disneyland Paris.

Disneyland Paris a ouvert ses portes en 1992 après 4 années de travaux. Il s'étend sur 60 hectares et compte 59 attractions dans deux parcs d'attractions. Le château de la Belle au Bois Dormant est l'une des principales attractions du parc Disneyland. Le projet concerne plusieurs acteurs. Un contrat a été passé entre l'État français et la société américaine The Walt Disney Company, fixant les conditions de réalisation du parc et de son exploitation. L'État et les collectivités locales françaises ont financé les infrastructures routières et le prolongement du RER A jusqu'aux abords du parc.

Aujourd'hui, Disneyland Paris est le parc d'attractions européen le plus dynamique. Il a accueilli plus de 375 millions de touristes depuis 1992. Cette attractivité est liée également à la proximité de Paris : 52 % des touristes étrangers visitent en effet également Paris lors de leur séjour à Disneyland. Les retombées économiques de ce parc sont très importantes. En effet, il représente 84 milliards de valeur ajoutée à l'économie française et est à l'origine de la création de 63 000 emplois directs et indirects.

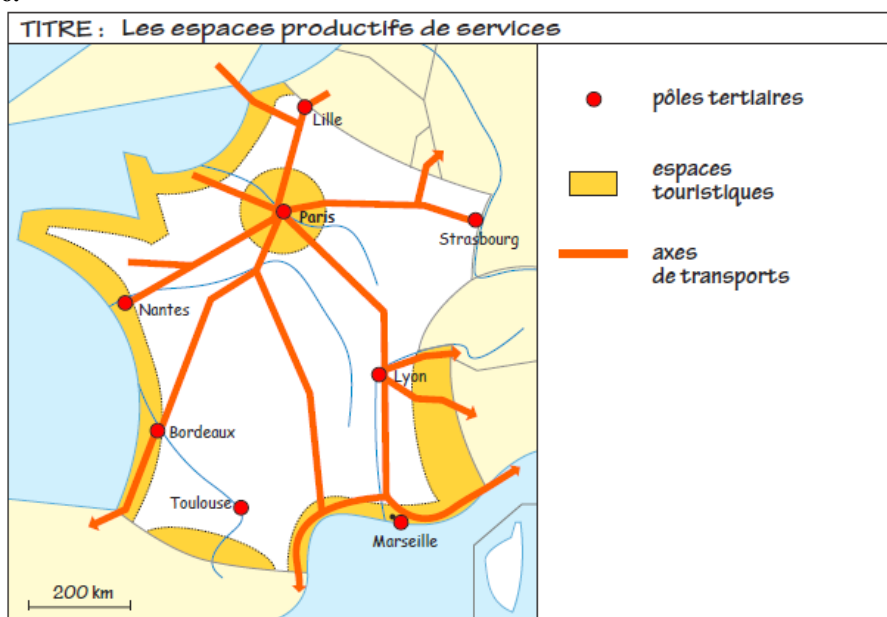
Vous voyez donc, que le succès de Disneyland Paris s'explique par son accessibilité ainsi que par l'investissement des différents acteurs publics et privés. Nous pensons donc que vous pouvez vous inspirer de ce succès pour créer un parc de loisirs sur votre territoire.

PP. 266-267 À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE LES ESPACES PRODUCTIFS DE SERVICES

Conformément à la rubrique « Démarche et contenus d'enseignement » du programme, l'étude de cas d'un espace productif de services est mise en perspective à l'échelle nationale, à l'aide d'une carte des espaces de services en France et de photographies de paysages. La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace », avec l'analyse de la carte. La sixième question permet de travailler la compétence « Pratiquer différents langages » avec la construction d'un croquis simplifié de la carte.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. En France, les principaux parcs de loisirs sont : Disneyland Paris, le Futuroscope, le Parc Astérix, Vulcania et le Puy du Fou.
2. Les parcs nationaux sont aussi des espaces touristiques. On peut nommer les parcs nationaux de la Vanoise, des Écrins ou des Calanques.
3. Paris concentre une grande partie des emplois métropolitains supérieurs français. Elle dispose également d'une offre touristique très diverse (sites culturels, parcs de loisirs, etc.) qui en fait la première destination touristique française.
4. Les autres espaces touristiques sont les littoraux balnéaires, les stations de sport d'hiver ou encore les sites culturels et religieux. Leurs atouts sont leur accessibilité, leur patrimoine naturel ou culturel et l'ancienneté de leur exploitation touristique (la Côte d'Azur, Chamonix, etc.).
5. Les espaces de services sont bien reliés aux diverses infrastructures de transports, ce qui renforce leur accessibilité.
- 6.



La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les études de cas, selon les contenus d'enseignement du programme : les mutations des espaces industriels, la spécialisation des espaces agricoles, la métropolisation des services. Les documents apportent des éléments de généralisation (doc. 1, 2 et 4) et permettent à l'élève de découvrir d'autres lieux (doc. 3 et 5) à travers des supports de natures variées (schéma, texte et photos).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 4

1. La modernisation de l'agriculture française depuis 1945 s'est faite par l'arrachage des haies dans l'Ouest de la France, le remembrement et l'augmentation de la taille des exploitations agricoles, la modernisation des techniques agricoles (mécanisation avec l'utilisation des tracteurs, utilisation d'engrais et de pesticides chimiques, etc.). La spécialisation des espaces agricoles s'est faite par le recul de la polyculture traditionnelle au profit de la spécialisation des espaces agricoles (élevage hors-sol en Bretagne, grande céréaliculture dans la Beauce, etc.).
2. Avec la modernisation et la spécialisation de l'agriculture, les rendements agricoles ont fortement augmenté, les paysages ont été modifiés (disparition du bocage par exemple) et la pression sur l'environnement s'est accrue (par l'utilisation des intrants chimiques notamment).

PP. 270-271 ARTS ET GÉO LE QUARTIER D'AFFAIRES DE LA DÉFENSE

Ce dossier « Arts et Géo » s'inscrit dans le « Parcours d'éducation artistique et culturelle » du programme. Il propose de traiter un espace de service, le quartier d'affaires de La Défense à Paris, avec un autre regard, celui des réalisations architecturales. La compétence travaillée est « Analyser un document », avec l'analyse d'une photographie aérienne du quartier d'affaires de La Défense.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Le quartier de La Défense se situe à l'ouest de Paris, dans le prolongement de l'axe historique de la capitale.
2. Le quartier a été commandé par l'État et réalisé par l'EPAD (Établissement public pour l'aménagement de la région de La Défense). Il a été construit à partir de 1958.
3. Ce quartier est organisé autour d'un parvis sur lequel a été bâtie la Grande Arche. Autour de celui-ci se trouvent de nombreuses tours de bureaux.
4. Le quartier accueille des banques, les sièges sociaux de grandes sociétés (Total, EDF...) et des services rares.
5. De nouvelles tours de grande hauteur devraient voir le jour dans l'avenir à La Défense. C'est le cas par exemple du projet des tours Hermitage (323 mètres de haut), dessinées par l'architecte Norman Foster. Celles-ci devaient accueillir des bureaux et des commerces, mais aussi des logements (résidences de luxe). Cependant, ce programme a été abandonné. En effet, la crise récente de l'immobilier de bureau pourrait remettre en cause certains projets.
6. Ce quartier appartient au Mouvement moderne car les tours sont construites en verre et en acier selon des formes géométriques. Le béton est aussi un matériau très utilisé dans ce quartier. Il suit la Charte d'Athènes car les fonctions principales du quartier sont indépendantes (le boulevard autoroutier est situé en périphérie du quartier par exemple).

P. 273 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 1

1. L'entreprise Bridgestone a annoncé la fermeture de son usine de pneumatiques de Béthune en septembre 2020. Le dessin représente cette décision sous l'image d'une voiture Bridgestone fuyant la France à toute vitesse. Cette délocalisation s'explique par les conditions moins favorables de production en France évoquées par l'entreprise japonaise (surcapacité de production, concurrence des entreprises asiatiques), malgré la qualité des pneus (« Nos pneus sont d'excellente qualité... » sur le dessin).
2. Parmi les entreprises qui relocalisent en France, on peut citer les chaussettes Olympia (secteur textile) ou les chocolats Terry's (secteur de l'agroalimentaire).
3. Plusieurs raisons expliquent ces relocalisations, comme le coût de production dans des pays lointains (transport, augmentation du prix de la main-d'œuvre) ou la volonté des entreprises d'être plus proches de leurs marchés de consommateurs pour avoir davantage de réactivité.
4. Dans les années 1990, les entreprises industrielles françaises privilégient les délocalisations. Il s'agit alors d'installer des unités de production dans des pays à faible coût de main-d'œuvre. Ces délocalisations sont favorisées par les progrès du transport maritime (conteneurisation), qui permet de transporter des quantités de marchandises à faible coût. À partir des années 2000, on assiste au phénomène de relocalisations. Les entreprises françaises comme Le Coq sportif ou Terry's décident de rapatrier leurs unités de production en France (au lieu du Maroc par exemple). L'augmentation des coûts de main-d'œuvre à l'étranger ou encore la volonté des entreprises d'être proches de leurs consommateurs pour davantage de réactivité expliquent ce phénomène. Il est néanmoins modeste à

ce jour, les délocalisations restent importantes, comme en témoigne le cas de Bridgestone, entreprise japonaise de pneumatiques qui a fermé son usine de Béthune en septembre 2020.

P. 274 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 2

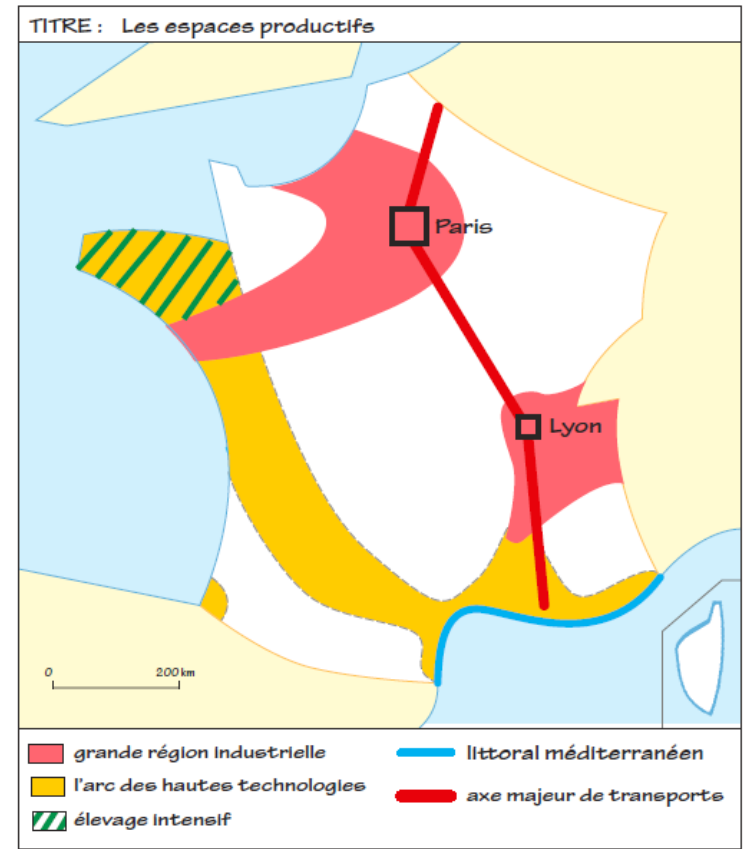
1. Le document représente deux informations : le nombre d'emplois dans le tourisme d'une part et la part du tourisme dans les emplois des régions d'autre part. La première information est représentée par des figurés ponctuels (cercles proportionnels au nombre d'emplois) et la seconde information par des figurés de surface (dégradé de verts selon la part du tourisme dans les emplois de la région).
2. Les régions où l'emploi touristique est le plus élevé sont l'Île-de-France, la Nouvelle-Aquitaine, l'Occitanie, la Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Auvergne-Rhône-Alpes. Ces régions totalisent plus de 100 000 emplois dans le tourisme et la part du tourisme dans les emplois, en Nouvelle-Aquitaine et en PACA par exemple, est élevée, au-delà de 7 %.
3. Les atouts touristiques du bassin d'Arcachon sont notamment : le littoral, un environnement naturel préservé, la proximité de Bordeaux, la diversité de l'offre touristique.
4. Les effets économiques du tourisme sur ce territoire sont la création d'emplois et la création de richesses. Les effets environnementaux sont la pollution marine, la perturbation des écosystèmes et l'érosion côtière.
5. Les régions dans lesquelles l'emploi touristique est le plus important sont les régions les plus touristiques (Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes). Ce sont souvent des régions qui disposent d'une offre touristique variée, qui sont très bien connectées aux réseaux de transports et accueillent ainsi une clientèle internationale. À l'inverse, les régions dans lesquelles l'emploi touristique est le moins important sont des régions dans lesquelles la fréquentation touristique est moins élevée (Normandie, Centre-Val de Loire).

P. 275 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

1. L'introduction est constituée de trois phrases. Les deux premières phrases présentent le sujet en définissant la notion d'espaces industriels et en insistant sur leurs mutations. La deuxième phrase pose la problématique du sujet sous la forme d'une question.
2. Partie I : Les facteurs de localisation des espaces industriels.
Partie II : Les mutations et l'inégale répartition des espaces industriels.
3. Partie I : « Tout d'abord ». Partie II : « Ensuite ».
4. Ensuite, les espaces industriels connaissent d'importantes mutations et sont inégalement répartis sur le territoire national. Si l'Île-de-France demeure le premier espace productif, les vieilles régions industrielles du Nord et de l'Est sont en reconversion (Lorraine). Ces dernières sont le reflet de la désindustrialisation du pays, due à la concurrence internationale et aux délocalisations. Il ne s'agit plus d'être à proximité des ressources naturelles et d'une main-d'œuvre nombreuse, mais des infrastructures de transports et d'une population qualifiée. Les métropoles concentrent ces facteurs de localisation (Paris, Toulouse, Lyon, Grenoble), devenant ainsi des technopoles. Les ZIP (zones industrialo-portuaires) sont aussi des atouts majeurs de l'industrie française (Le Havre, Marseille-Fos), à la fois lieu de production et espace d'exportation.
5. Conclusion : Les effets de la mondialisation sur les espaces industriels français sont donc nombreux : évolution des facteurs de localisation, désindustrialisation, délocalisations, métropolisation et littoralisation.

Repérage spatial



Chapitre 13 Les espaces de faible densité et leurs atouts

La logique du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 276-277), il s'agit de mener une étude de cas sur un espace de faible densité, rural (la Lozère, pp. 278-279), touristique peu urbanisé (la Dordogne pp. 280-281) ou de montagne (la Vanoise, pp. 282-283) comme le demande le programme. Cette étude de cas est ensuite mise en perspective « à l'échelle de la France » à l'aide d'une carte des parcs naturels et d'une carte des faibles densités démographiques (pp. 284-285), de la réalisation d'un croquis (pp. 286-287) et de la leçon (pp. 288-289), qui propose des documents complémentaires. Dans le cadre du « Parcours Art et Culture », un dossier est consacré aux photographies de « La France de Raymond Depardon » (pp. 290-291).

Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Raisonner », « Se repérer dans l'espace » et « Coopérer, mutualiser ». La page « Je retiens l'essentiel » (p. 292) est un outil destiné à l'élève pour faire le point sur ses connaissances. Les exercices Brevet (pp. 293-295) permettent à l'élève de se préparer à l'épreuve de l'examen (analyse de documents, développement construit et repérage spatial).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Olivier Bouba Olga, « Qu'est-ce que le "rural" ? Analyse des zonages de l'Insee en vigueur depuis 2020 », *Géoconfluences*, mai 2021.
- Samuel Depraz, « Habiter les espaces de faible densité : impensés et richesse des "vides" », *Géoconfluences*, mars 2020.
- Samuel Depraz, *La France des marges. Géographie des espaces « autres »*, Paris, Armand Colin, 2017.
- Yves Jean, Laurent Rieutort, *Les Espaces ruraux en France*, Paris, Armand Colin, 2018
- Greta Tommasi, « La gentrification rurale, un regard critique sur les évolutions des campagnes françaises », *Géoconfluences*, avril 2018.

Sitographie

- Le site de l'observatoire des territoires : <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/>
- Christel Aliaga, Pascal Eusebio, David Levy, « Une nouvelle approche sur les espaces à faible et forte densité », http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=FST15_b_D1_Densite.

PP. 276-277 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du territoire national. La première photographie a été prise sur le plateau de Valensole dans les Alpes-de-Haute-Provence. Il s'agit d'un espace de faible densité à dominante rurale, marqué par la culture de la lavande. Il attire des touristes de France et du monde (ici des touristes asiatiques), venus admirer et photographier les paysages de lavandes, caractéristiques de l'image traditionnelle de la Provence.

Le deuxième document est une photographie promotionnelle d'un espace de coworking à Rieux-Volvestre en Haute-Garonne, le Relais d'entreprises. Situé en milieu rural, il est constitué de bureaux connectés à Internet haut débit. La mise en scène du bureau situé au milieu d'un champ avec des meules de foin à l'arrière-plan est là pour accentuer le contraste entre une activité tertiaire caractéristique des milieux urbains et un environnement rural. Ce contraste peut être travaillé avec les élèves pour leur permettre de comprendre le développement du télétravail en milieu rural et questionner ses atouts (qualité de vie, réduction des durées de déplacements, etc.).

La comparaison des deux photographies permet de définir ce qu'est un espace de faible densité, tout comme les chiffres clés de la p. 277 qui donnent des éléments de définition (un espace dont la densité est inférieure à 30 habitants au km²), de proportion (les espaces de faible densité représentent 42 % du territoire métropolitain mais uniquement 6,5 % de la population française) et de localisation (carte des cinq départements les moins densément peuplés). L'analyse des deux photographies et des chiffres-clés amène à la problématique du chapitre : « Quels sont les dynamiques et les atouts des espaces de faible densité ? ».

PP. 278-279 ÉTUDE DE CAS UN ESPACE RURAL : LA LOZÈRE

Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme. La Lozère présente toutes les caractéristiques d'un espace rural en marge : isolement, activité agricole marquant l'économie et les paysages, vieillissement et baisse de population, dynamiques des néo-ruraux et du tourisme. Le premier parcours est centré sur la compétence « Analyser des

documents », le deuxième sur la compétence « Pratiquer différents langages », avec la construction d'un tableau permettant de classer des arguments.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. La Lozère est un département de faible densité puisqu'elle compte 14,8 hab. par km² contre 107 hab. par km² en moyenne pour la France. C'est le département français le moins densément peuplé (voir le doc. 1 p. 288).
2. La Lozère est un département isolé géographiquement car loin des grandes métropoles et des grands axes de communication et isolé socialement (personnes âgées ou à faibles revenus pour qui il est difficile de se déplacer comme l'explique le doc. 3). Le village de Saint-Martin-de-Lansuscle est par exemple situé à 40 minutes de voiture du premier supermarché et à 1 h 20 de la première maternité. Le texte précise que ce village « vit comme coupé du monde ». C'est un département vieillissant car plus d'un tiers de la population (35,2 %) a plus de 60 ans contre plus d'un quart (28 %) en France. Dans le village de Saint-Martin-de-Lansuscle, 70 % des habitants ont plus de 60 ans.
3. Les néo-ruraux sont des habitants des villes s'installant en zone rurale. Ils s'installent en Lozère pour « rompre avec un mode de vie urbain », c'est-à-dire quitter certains désagréments des villes (bruit, pollution, cherté de l'immobilier) pour un cadre de vie considéré comme plus favorable (calme, proximité de la nature, prix de l'immobilier plus faibles). Les conséquences de l'arrivée des néo-ruraux en Lozère sont : la réouverture de certains services publics autrefois fermés (comme les écoles), la création d'emplois et de nouvelles activités économiques (comme des exploitations agricoles) qui dynamisent ces territoires.
4. Les activités traditionnelles pratiquées en Lozère sont l'élevage (en particulier l'élevage de moutons, doc. 1) et l'agriculture (la part de l'emploi agricole en Lozère est quatre fois supérieure à la moyenne française comme l'indique le doc. 2).
5. La nouvelle activité qui tend à se développer en Lozère est l'activité touristique. Le département peut miser sur son patrimoine naturel (Gorges du Tarn, avec la pratique du kayak, parc national des Cévennes, parc naturel régional de l'Aubrac) mais aussi culturel (châteaux, églises) voire agricole (agrotourisme). La communication est aussi un atout pour faire connaître le département et y attirer des touristes (« La Lozère, ici la Nature est dans notre nature », doc. 4).

Parcours 2

La Lozère : les dynamiques démographiques et économiques		
Un espace de faible densité (doc. 2 et 5)	Un département isolé et vieillissant (doc. 2 et 3)	Les activités économiques (doc. 1 à 5)
- Densité moyenne de 14,8 hab. au km². - Densités supérieures à 20 hab. au km² autour de Mende et Marvejols. - Densités inférieures à 10 hab. au km² dans la majorité du territoire du département.	- Département à l'écart des grands centres urbains et des principales voies de communication. - Villages éloignés des commerces et des services. - Part des plus de 60 ans dans la population : 35,2 % (plus de 70 % dans certains villages comme Saint-Martin-de-Lansuscle).	- Des activités traditionnelles : élevage et agriculture. - Commerces ambulants de proximité. - Développement du tourisme : patrimoine naturel (parc national et parc régional) et culturel.

PP. 280-281 ÉTUDE DE CAS LA DORDOGNE : TOURISME ET NOUVEAUX HABITANTS

L'objectif ici est de montrer une région naturelle aux dynamiques différentes, plus intégrée que la précédente. En effet, la Dordogne se caractérise par des activités touristiques liées à son patrimoine culturel comme le village de Sarlat ou de Castelnau-la-Chapelle (doc. 4), la grotte de Lascaux (doc. 1), mais aussi naturel (parc naturel régional, vallée de la Dordogne, doc. 1). C'est un espace d'accueil de nouveaux habitants comme le montre le texte sur le « Dordogneshire » (doc. 2) : ses très bonnes dessertes aériennes et autoroutières (doc. 3 et 5) permettent d'établir un lien privilégié avec l'Angleterre et le territoire national.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Ce paysage se situe dans le Périgord noir, à l'est du département de la Dordogne. C'est un espace de faible densité constitué principalement d'espaces naturels (forêts, champs). Le village de Castelnau-la-Chapelle est construit sur un éperon rocheux au bord de la Dordogne. Le tourisme (descente de la Dordogne en kayak, visite des villages de la vallée) et l'agriculture sont les principales activités pratiquées sur cet espace.
2. Les Anglais représentent cette population nouvelle. Près de 10 000 Britanniques vivent dans le département de la Dordogne. Ils sont à la recherche d'une meilleure qualité de vie, d'un système de santé plus performant et de prix plus abordables qu'au Royaume-Uni. Dans les médias anglo-saxons, la Dordogne a été rebaptisée « Dordogneshire » (le comté de la Dordogne).
3. Les atouts touristiques de la Dordogne sont nombreux : ils sont culturels (villages médiévaux, châteaux, sites préhistoriques), naturels (vallée de la Dordogne, de la Vézère, PNR du Périgord-Limousin) et gastronomiques (Sarlat).
4. Le patrimoine culturel est protégé par des mesures politiques (classement ou label comme celui des « plus beaux villages de France ») mais aussi par l'entretien et la rénovation de bâtisses anciennes par les nouveaux habitants. L'établissement d'un parc naturel régional (Périgord-Limousin) permet de protéger et de préserver le patrimoine naturel sans pour autant le sanctuariser.

5. Le département de la Dordogne est un espace de faible densité de population qui présente néanmoins de multiples atouts. Son cadre de vie attire de nouveaux habitants, en particulier en provenance du Royaume-Uni. Les Britanniques (près de 10 000 dans le département de la Dordogne) sont à la recherche d'une meilleure qualité de vie, d'un système de santé plus performant et de prix plus abordables qu'au Royaume-Uni. Dans les médias anglo-saxons, la Dordogne a été rebaptisée « Dordogneshire » (le comté de la Dordogne). Les vols directs entre de nombreuses villes du Royaume-Uni et Bergerac représentent un atout important.

Le département de la Dordogne dispose aussi de nombreux atouts touristiques. Il est fort d'un riche patrimoine naturel : vallée de la Dordogne, vallée de la Vézère, Parc naturel régional du Périgord-Limousin. Les campagnes de communication cherchent à valoriser ses atouts (nature, rivières, activités de plein air). Le département dispose également d'un riche patrimoine culturel : la grotte de Lascaux, classée au Patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, les châteaux de la vallée de la Dordogne ou encore les villes de Brantôme (« la Venise du Périgord ») et de Sarlat (dans le Périgord noir).

Parcours 2

La brochure de l'office du tourisme devra insister sur différents thèmes, qu'elle pourra illustrer avec des cartes et des photos : le patrimoine culturel ; le patrimoine naturel ; la variété : les 4 Périgord ; l'accessibilité (en avion notamment) ; la douceur de vivre ; les offres d'hébergement.

On pourra utiliser le texte de la question 5 du Parcours 1 pour distinguer les atouts de la Dordogne pour les nouveaux habitants et les atouts pour les touristes.

PP. 282-283 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT LA VANOISE : UN ESPACE À PROTÉGER

L'idée de cette double page est de permettre à l'élève de s'exercer à la réalisation d'une tâche complexe. Chaque élève peut travailler la compétence « Raisonner ». Le scénario est simple : dans le cadre de la semaine de l'environnement, une classe doit rédiger un article pour le journal du collège sur les espaces de montagne et leur protection, à l'aide de l'exemple du Parc national de la Vanoise. Ce scénario est réaliste et correspond aux attendus du programme. Il permet de travailler seul ou à plusieurs (compétence « Coopérer-mutualiser » avec un enquêteur, un rédacteur, un photographe, un responsable de la mise en pages).

Cette double page peut également servir de tremplin vers un exercice de géographie prospective sur l'avenir du parc. L'élève doit rédiger son article à partir de documents présents dans la double page mais aussi de « ressources en + » qui renvoient à d'autres documents du manuel ou consultables en ligne.

Le doc. 1 est la fiche d'identité du premier parc national de France. Le doc. 2 permet de localiser cet espace des Alpes entre Savoie et Italie. Cette carte permet aussi de distinguer, avant éventuellement d'opposer, les activités touristiques des grandes stations de ski photographiées au doc. 4c et les activités qui ont moins d'impact sur l'environnement : randonnées (photo 4a) ou élevage extensif (photo 4b). La protection de la faune du parc est abordée à l'aide de l'exemple du projet « Birdski » (doc. 3).

ACTIVITÉ

L'article pourra aborder les points suivants :

- La situation de la Vanoise : région Auvergne-Rhône-Alpes, département de la Savoie. Parc (aire optimale d'adhésion) situé entre Bourg-Saint-Maurice au nord et Modane au sud ; et entre Moûtiers à l'ouest et la frontière italienne à l'est.

Les différentes activités : élevage traditionnel, fabrication de fromage (Beaufort à Pralognan), agriculture de montagne, randonnée pédestre (Champagny-en-Vanoise), sports d'hiver (aux Arcs ou à Val-Thorens).

- Les mesures prises pour protéger le cœur du parc : charte de protection du parc pour protéger la faune, la flore et le patrimoine culturel du cœur du parc (530 km²). Aire optimale d'adhésion constituée de 25 communes pouvant adhérer librement à la Charte pour protéger le cœur du parc et développer des activités économiques. Préservation des oiseaux avec le projet « Birdski » (zones de quiétude, aménagement de flotteurs sur câble pour éviter les percussions d'oiseaux, GPS pour suivre les déplacements des oiseaux).

- Les conflits d'usages entre tourisme et protection du milieu : aménagements des stations de sports d'hiver, sanctuarisation du parc freinant le développement économique, comportements de certains touristes face à la nature.

PP. 284-285 À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE LES ESPACES DE FAIBLE DENSITÉ

Conformément au programme de Géographie, les études de cas (Lozère, Dordogne, Vanoise) sont mises en perspective à l'échelle de la France. Il s'agit donc ici, à l'aide d'une carte des différents parcs naturels français, de situer la France des faibles densités (inférieure à 30 habitants par km²). On observe avec la deuxième carte la diagonale des faibles densités à laquelle appartiennent la Lozère et la Dordogne et les montagnes alpines (cadre de la tâche complexe sur la Vanoise). Cette carte fait également apparaître les aires urbaines dont sont éloignés les espaces étudiés mais avec lesquelles ils sont plus ou moins connectés.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. La Lozère appartient à la diagonale des faibles densités, qui traverse la France du Nord-Est (la Champagne) au Sud-Ouest (les Pyrénées) et qui englobe aussi le Morvan, le Massif central, les Cévennes, les Landes et le Gers.

2. Trois parcs naturels régionaux sont situés dans les espaces de faible densité : celui du Morvan, celui des Volcans d'Auvergne ou encore le PNR de la Corse.

3. Les autres parcs nationaux se situent principalement dans les régions montagneuses des Alpes (Mercantour, Écrins), des Pyrénées et du Massif central (Cévennes). Il existe aussi des parcs nationaux en Méditerranée (parc de Calanques et parc maritime de Port-Cros) ainsi que dans certains territoires ultramarins (Guadeloupe, Guyane et Réunion).
4. Les espaces de faible densité s'étendent des Ardennes aux Pyrénées en passant par le Massif central (diagonale des faibles densités). Ils se retrouvent aussi dans les montagnes (Alpes, Jura), en Corse et en Bretagne intérieure.
5. Les difficultés auxquelles sont confrontés ces espaces sont notamment la déprise agricole (la diminution des superficies cultivées) et la déprise rurale (la diminution de la population dans un espace rural).
6. Ces espaces ont des atouts : la faible densité est recherchée par les touristes (tourisme vert) et par certains « nouveaux habitants » (néo-ruraux). Ils apparaissent comme des réserves de nature et des espaces récréatifs et ludiques pour les citadins à condition d'être accessibles.

PP. 286-287 CROQUIS LES ESPACES DE FAIBLE DENSITÉ EN FRANCE

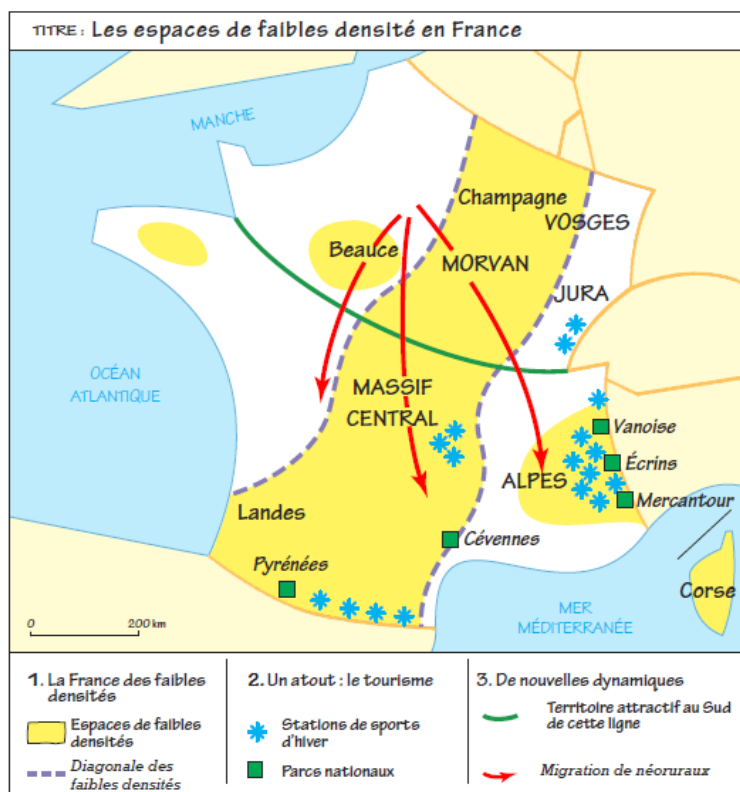
Cette double page a pour vocation de travailler la compétence « Pratiquer différents langages » en amenant l'élève à construire le croquis des espaces de faible densité. La page de gauche prépare la réalisation de ce croquis en trois étapes : du prélèvement d'informations au croquis complété en passant par l'organisation de la légende. Ce croquis permet également de mieux se repérer en fixant dans la mémoire de l'élève les espaces de faible densité, les montagnes et en rappelant la localisation des métropoles qui participent à l'organisation de ces espaces.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

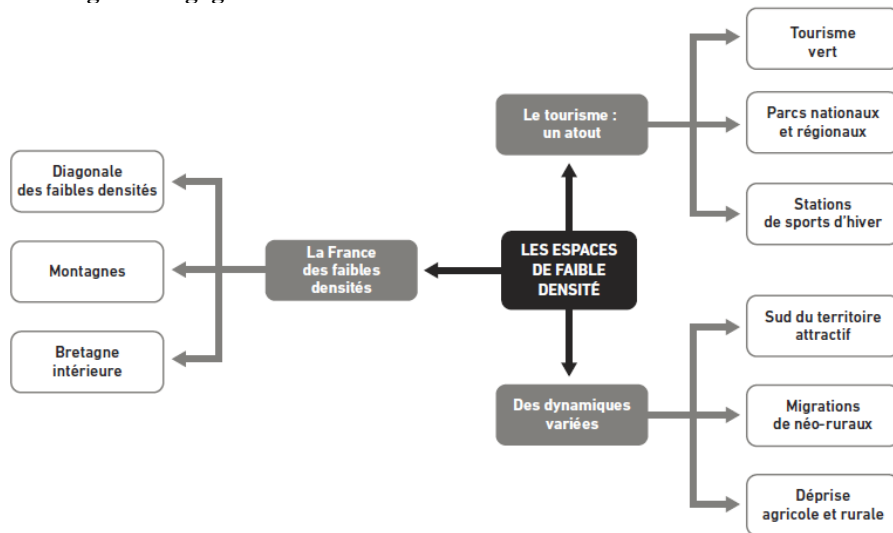
Étape 1

- a. Un figuré de surface de couleur verte représente les espaces de faibles densités. La diagonale des faibles densités est représentée par des figurés linéaires orange pour la délimiter.
- b. Les stations de sports d'hiver se situent dans les plus hautes montagnes du territoire (Alpes, Pyrénées, Jura et Massif central essentiellement).
- c. Certains habitants quittent les métropoles du nord de la France (ou de l'Europe) pour des espaces situés au sud et quelquefois dans des espaces de faible densité comme le Périgord ou le Luberon dont ils deviennent des « nouveaux habitants ».

Étapes 2 et 3



Je change de langage



PP. 288-289 COURS LES ESPACES DE FAIBLE DENSITÉ ET LEURS ATOUTS

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture : « Quels sont les dynamiques et les atouts des espaces de faible densité ? » Elle localise ces espaces et rappelle leurs caractéristiques démographiques entre faible densité (doc. 1), crise des services publics en milieu rural (doc. 2) et hyper-ruralité (doc. 4). Elle montre aussi les différentes dynamiques (touristique, doc. 3) et économiques (zones de revitalisation rurale, doc. 5).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 3

1. Le document est composé de deux affiches produites par la région Bretagne au moment de l'été 2020.
2. Les affiches valorisent les atouts culturels (châteaux bretons) et naturels (voies cyclables vertes de Bretagne) de cette région. Dans le contexte de la COVID, cette campagne de communication a pour but d'inciter les Bretons et les Français à choisir un tourisme plus local ou national.

Doc. 4

1. Les territoires hyper-ruraux sont confrontés à des problèmes de déprise démographique et de vieillissement, à un manque de services lié à l'éloignement des grandes villes qui obligent les populations à de longs déplacements.
2. L'État cherche à corriger la situation en incitant, par des baisses d'impôts, des entreprises à s'installer dans des territoires ruraux en difficulté bien déterminés : les zones de revitalisation rurale (ZRR).

Doc. 5

On constate, en comparant les deux cartes, que les ZRR se situent dans la diagonale des faibles densités, les montagnes, la Corse, la Normandie ou encore la Bretagne intérieure.

PP. 290-291 ARTS ET GÉO LA FRANCE DE RAYMOND DEPARDON

Cette double page permet de montrer aux élèves d'autres images de la France des faibles densités et peut s'inscrire dans le parcours artistique et culturel puisqu'elle présente le travail du photographe Raymond Depardon sur sa vision de la France. Son travail est en décalage avec une certaine géographie qui se veut incarnée et donc privilégie la présence des habitants, des gens réels sur les photographies, alors qu'ici Raymond Depardon préfère « des lieux vides d'habitants pour laisser les lieux parler d'eux-mêmes ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Ces photographies ont été prises en 2010 en France, dans les régions que le photographe appelle : « la France des sous-préfectures, des zones intermédiaires », « la France ignorée », du Cantal (doc. 3) ou du Jura (doc. 4).
2. L'auteur de ces photographies est un photoreporter qui, après avoir parcouru le monde, a voulu sillonner la France des faibles densités à bord d'un camping-car sur des routes secondaires pour montrer ces paysages, ces « temps morts » au public, saisis à l'aide d'une chambre photographique.
3. La première photographie montre une route départementale au bord de laquelle se trouve une maison isolée. Des panneaux de signalisation sont également visibles au premier plan. À l'arrière-plan, on distingue des champs, vides de présence humaine et d'aménagements. Cette image correspond bien à un espace de faible densité (peu d'habitations visibles) mais où la présence humaine est perceptible (routes, champs). La seconde photographie cadre une ferme isolée dans une clairière. Autour de celle-ci, des champs et

une épaisse forêt de conifères. On retrouve un espace de faible densité (une seule habitation visible). La présence humaine est perceptible par le réseau téléphonique et le chemin d'accès.

4. Ces photographies rompent avec une certaine tradition esthétique qui masque les éléments peu valorisants (routes, fils panneaux). Elles ne montrent rien de particulier, rien d'intéressant *a priori* (pas d'éléments significatifs ou représentatifs).

5. Exemples de photographie sur <https://www.telerama.fr/scenes/la-france-vue-du-sol-le-regard-de-raymond-depardon,60806.php>.

P. 293 BREVET JE M'ENTRAINE

Analyse de documents 1

1. Le doc. 1 est la Une du n° 16 de la revue des *Dossiers d'Alternatives économiques* de décembre 2018 ayant pour thème le retour des campagnes. Le doc. 2 est la Une du n° 740 de la revue *Population & Avenir* de novembre-décembre 2018 consacré aux espaces ruraux.

2. Le doc. 1 insiste sur l'attrait des campagnes lié aux nombreux atouts de ces territoires (qualité de vie, écologie, innovation économique, etc.). Le doc. 2 présente les espaces ruraux comme « l'avenir de la civilisation » alors que ce sont plutôt les villes qui ont longtemps joué ce rôle.

3. Deux paysages ont été choisis en Une de ces revues. Un village au cadre de vie verdoyant et à l'architecture homogène a été choisi pour illustrer les atouts des campagnes dans le doc. 1. Un paysage de vignobles contemplé par un homme illustre le dossier sur les espaces ruraux du doc. 2.

4. Ces documents montrent les dynamiques positives des espaces ruraux : arrivée de nouveaux habitants, dynamisme économique, préservation des paysages, etc. Ils passent sous silence leurs dynamiques négatives comme le vieillissement de la population, la déprise agricole et la déprise rurale, l'éloignement des services, etc.

P. 294 BREVET JE M'ENTRAINE

Analyse de documents 2

1. Sur le doc. 1, on observe deux hommes dans un paysage rural. Celui de droite est un agriculteur et celui de gauche un néo-rural, c'est-à-dire un habitant venu de la ville nouvellement installé à la campagne, comme en témoigne la bulle « Salut voisin, j'arrive de Paris ». Le dessin met l'accent sur le décalage entre la vie à la campagne et les représentations que s'en font les nouveaux habitants venus des villes. La culture sur les toits et les murs végétaux sont par exemple des pratiques plutôt urbaines. Le dessin laisse à penser que des conflits d'usages sont possibles entre habitants traditionnels et nouveaux habitants des campagnes.

2. On peut relever par exemple « La Drôme est un territoire rural qui attire de nouveaux habitants » ou encore « l'installation d'urbains aisés à fort capital social et culturel ».

3. La Drôme connaît plusieurs dynamiques : l'arrivée de néo-ruraux sur son territoire, la réouverture de certains services publics en milieu rural (comme les écoles), le dynamisme économique, le développement de projets liés au développement durable (énergies renouvelables, agriculture bio) mais aussi la gentrification rurale et l'augmentation des prix de l'immobilier.

4. La situation de la Drôme est révélatrice des dynamiques que connaissent certains espaces de faibles densités comme la recherche d'une meilleure qualité de vie par les néo-ruraux, le développement des résidences secondaires, le dynamisme agricole, le développement du tourisme vert, etc. Le document passe néanmoins sous silence les dynamiques négatives de ces espaces : vieillissement, difficulté de modernisation de l'agriculture, éloignement des services publics et des services du quotidien (commerce, santé, etc.). Le doc. 1 suggère néanmoins les conflits d'acteurs, fréquents dans les espaces de faible densité.

P. 295 BREVET JE M'ENTRAINE

Développement construit

1. L'introduction est constituée de deux phrases. La première phrase présente le sujet en définissant la notion d'espace de faible densité. La deuxième phrase pose la problématique du sujet sous la forme d'une question.

2. Titre de la première partie du développement : La localisation des espaces faible densité.

3. Les connecteurs logiques utilisés sont « Tout d'abord », « Ensuite » et « Enfin ».

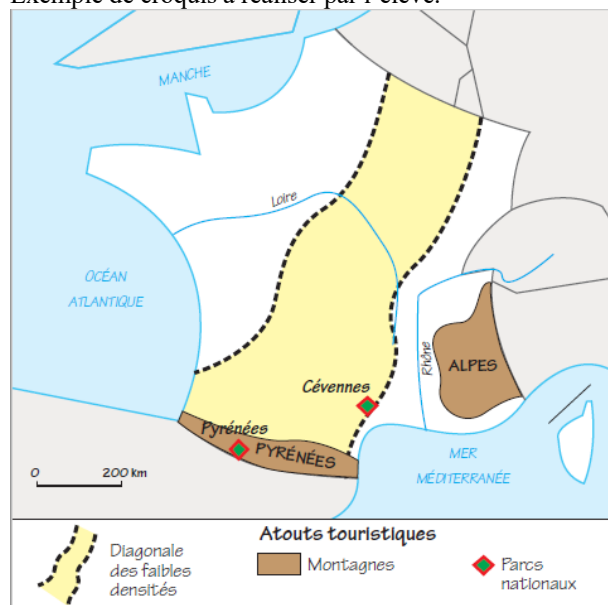
4. Ensuite, les espaces de faible densité connaissent des dynamiques démographiques variées. Ce sont des espaces marqués par la déprise démographique, le vieillissement, l'enclavement, la pauvreté ou encore le manque d'équipements et de services dû à leur éloignement des principales villes. Mais ces espaces sont aussi attractifs. En effet, le solde migratoire est redevenu positif grâce à l'arrivée de populations qui recherchent un meilleur cadre de vie ou des prix plus bas. C'est en particulier le cas des néo-ruraux, les habitants des villes venus s'installer en milieu rural. Certaines régions accueillent également de nombreux propriétaires de résidences secondaires.

Enfin, les dynamiques économiques sont diverses dans les espaces de faible densité. Ils ont conservé une fonction productive importante. L'agriculture (en particulier l'agriculture productiviste) et l'élevage ainsi que l'industrie y créent de la richesse et des emplois. Mais ces territoires souffrent aussi du déclin d'activités agricoles (crise de l'agriculture de montagne) ou industrielles, mal intégrées à la mondialisation. Pour soutenir les territoires ruraux en difficultés, les entreprises des zones de revitalisation rurale (ZRR) peuvent bénéficier d'avantages fiscaux. Le développement d'activités touristiques comme les sports d'hiver, d'eaux vives, la randonnée, le tourisme vert, à la ferme, ou culturel permet de dynamiser ces espaces. Les parcs naturels cherchent à concilier protection des milieux et développement des activités de loisirs.

5. Conclusion : Les dynamiques des espaces de faible densité sont donc à la fois démographiques et économiques. Elles peuvent être positives comme négatives.

Repérage spatial

Exemple de croquis à réaliser par l'élève.



Chapitre 14 Aménager pour réduire les inégalités

La logique du chapitre

L'intitulé du chapitre invite directement à interroger la notion d'aménagement du territoire sous deux angles : les buts de l'aménagement du territoire et les moyens pour y parvenir. Il ne s'agit donc pas de décrire des politiques d'aménagement ou des aménagements mais bien de les questionner avec les élèves. La notion d'aménagement du territoire est prise dans son acception large, à savoir l'ensemble des actions et des politiques publiques mises en place, en valorisant la diversité des acteurs, des types de politiques et des échelles des territoires concernés.

Le premier sous-thème restreint encore le champ d'interrogation car il dit explicitement que l'aménagement ou la politique publique mise en œuvre doivent être confrontés à l'objectif de réduction des inégalités du territoire. Or la réduction des inégalités n'a pas été, et n'est encore pas, le seul objectif de l'aménagement des territoires. Le programme invite à mesurer l'impact des politiques publiques, donc non seulement à présenter les finalités et modalités de l'aménagement mais aussi à exercer un esprit critique sur son impact en termes d'équité sociale et spatiale. Il est donc nécessaire d'exposer les inégalités du territoire, à plusieurs échelles, afin de constater ou non une réduction de ces inégalités par les aménagements. Le programme propose aussi de découvrir la prospective comme une des branches de la géographie et plus particulièrement comme un outil pour dresser le portrait des territoires et envisager des évolutions et donc des moyens d'action.

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Stéphanie Beucher et Florence Smits (dir.), *La France, atlas géographique et géopolitique*, Autrement, 2020.
- Jean-Félix de Bujadoux, *Les Réformes territoriales*, PUF, « Que-sais-je ? », 2020.
- Xavier Desjardins, Isabelle Gêneau de Lamarlière, *L'Aménagement du territoire en France*, La Documentation française, 2016.
- Gwénaél Doré, « Géographie inégalitaire des services publics et aménagement du territoire », *Population & Avenir* 2019/5, n° 745.
- Gérard-François Dumont, « Quel aménagement du territoire ? face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation », *Population & Avenir*, 2020/9, n° 27.
- Magali Reghezza-Zitt, *La France, une géographie en mouvement*, Documentation photographique n° 8096, La Documentation française, 2013.

Sitographie

- Site de l'Agence nationale de la cohésion des territoires : <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr>
- Site de l'ANRU, l'Agence nationale pour la rénovation urbaine : <http://www.anru.fr/>
- Site de l'Insee-Données locales : <https://www.insee.fr/fr/statistiques?debut=0&categorie=1>
- Sites des différentes collectivités territoriales.

PP. 296-297 OUVERTURE

Cette première double page a pour objectif de faire visualiser immédiatement deux types très différents d'aménagement qui ont des finalités de meilleure équité spatiale et sociale.

La photographie de l'autoroute A89 dans le Puy-de-Dôme (doc. 1) présente un aménagement qui doit **désenclaver** le Massif central, en améliorer l'**accessibilité**, deux notions clé pour comprendre l'un des enjeux de l'aménagement : diminuer les différences d'accès aux transports. Après avoir décrit le paysage rural en reprenant le vocabulaire des chapitres précédents, on peut faire observer la carte « Réduire les inégalités : les aménagements de transport » p. 307 pour montrer l'orientation et la localisation du nouvel axe de transport par rapport à l'axe historique entre Paris et la Méditerranée, « l'axe majeur français et européen ». Le choix du tracé d'un aménagement de transport (ligne LGV, autoroute) doit aussi prendre en compte d'autres éléments que l'amélioration de l'accessibilité, ici la préservation du paysage de la chaîne des Puys.

La photographie de droite (doc. 2) présente un aménagement culturel, la médiathèque de Porto-Vecchio. Le maire de Porto-Vecchio et la préfète de Corse ont posé en février 2020 la première pierre de la médiathèque, soulignant le financement d'acteurs publics à plusieurs échelles (ville de Porto-Vecchio, département de Corse-du-Sud et département de Corse du Nord plus région Corse désormais toutes les trois réunies en Collectivité de Corse depuis 2018, État français).

La médiathèque a été construite dans le cadre du Programme National pour la Rénovation Urbaine (PNRU), institué par la loi du 1^{er} août 2003 pour la ville et la rénovation urbaine. Il prévoit un effort national sans précédent de transformation des quartiers les plus fragiles classés en Zones Urbaines Sensibles (ZUS), effort qui porte sur les logements, équipements publics et aménagements urbains. Sa mise en œuvre a été confiée à l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU). Il a porté sur 600 quartiers jusqu'en 2020. Les trois objectifs sont : diversifier les types de logements, désenclaver le quartier et **construire des équipements publics**, le projet de médiathèque appartenant à cette dernière catégorie. Cette photo vise donc à illustrer les efforts d'aménagement pour réduire les

différences d'accès aux services. De plus, on peut faire constater les inégalités de richesse entre l'Île-de-France et la Corse présentées au-dessus de la photographie.

Sur le PNRU :



Voir aussi :

<https://www.anru.fr/le-programme-national-de-renovation-urbaine-pnru>

<https://www.porto-vecchio.fr/grands-projets/mediatheque/>

PP. 298-301 ÉTUDE DE CAS La Ligne À grande vitesse Sud Europe Atlantique

Cette étude de cas traite d'un grand aménagement de transport, une ligne LGV, un des axes majeurs de la politique d'aménagement du territoire. Avec la construction de la LGV Sud Europe Atlantique, le but était clairement de rattraper un déséquilibre entre l'Est du territoire français, très bien desservi et connecté, et l'Ouest et le Sud-Ouest (A. Comment le LGV permet-elle de réduire les inégalités de transport ?). Sa date de mise en service (2017) nous permet de dresser un premier bilan des effets démographiques, environnementaux et économiques de son installation (doc. 5 p. 299 et B. Quels sont les effets de l'arrivée de la LGV à Bordeaux ?) et donc de voir comment elle a réduit ou non certaines inégalités territoriales.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 299

Parcours 1

1. Inaugurée en 2017, la LGV Sud Europe Atlantique est située entre Tours et Bordeaux ; elle dessert donc d'abord la région Centre-Val-de-Loire (Tours) puis une grande partie de région Nouvelle-Aquitaine (Poitiers, Angoulême et Bordeaux).
2. De nombreux acteurs sont intervenus dans cet aménagement : des acteurs publics à différentes échelles (Union européenne, État, collectivités territoriales comme la région Nouvelle-Aquitaine, le département de Gironde ou Bordeaux métropole) et des acteurs privés, différentes entreprises comme VINCI qui construit la ligne.
3. Cette ligne LGV qui dessert l'Ouest du territoire français permet de réduire le déséquilibre entre l'Ouest, moins bien desservi par des grands axes de transport (surtout en LGV) et l'Est qui est desservi par l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille, l'axe majeur en France et d'échelle européenne, et la LGV Paris-Strasbourg.
4. Les futurs prolongements de la ligne sont Poitiers-Limoges, pour mieux desservir le Massif central, et Bordeaux-Bayonne pour achever l'axe Nord-Sud à l'Ouest de la France et Bordeaux-Toulouse.
5. Les différents problèmes sont d'abord un impact des infrastructures sur le paysage, par exemple du double viaduc de l'Auxance, une augmentation du bruit pour les riverains de la LGV dont les protections antibruit ont été sous-évaluées et des conséquences environnementales car des sites Natura 2000 ont été touchés par les travaux.

Parcours 2

Le tracé de la LGV (doc. 1 et 3)	Les acteurs et leurs rôles (doc. 1 et 2)	Les enjeux de l'aménagement (doc. 4 et 5 et carte p 107)
La LGV Sud-Europe-Atlantique est située entre Tours et Bordeaux. Elle dessert la région Centre-Val-de-Loire (Tours) et une grande partie de région Nouvelle-Aquitaine (Poitiers, Angoulême et Bordeaux).	De nombreux acteurs sont intervenus dans cet aménagement : - des acteurs publics à différentes échelles : Union européenne, État, et collectivités territoriales comme la région Nouvelle-Aquitaine, le département de Gironde ou Bordeaux métropole qui décident et financent le projet. - des acteurs privés : différentes entreprises comme VINCI qui construit la ligne ou LISEA qui exploite la ligne pendant 50 ans et finance en partie le projet.	Les enjeux de l'aménagement sont divers : - des enjeux économiques : contribuer au développement du Grand Sud-Ouest en augmentant le trafic ferroviaire entre l'Île-de-France et Bordeaux. - des enjeux environnementaux : l'impact sur le paysage des ouvrages d'art comme les viaducs est critiqué, l'augmentation du bruit pour les riverains est dénoncée, des zones classées Natura 2000 ont été touchées par les travaux.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 301

Parcours 1

1. À l'intérieur de la gare de Bordeaux, la grande verrière de la gare historique a été restaurée et une extension à la gare a été réalisée pour accueillir une nouvelle halle voyageurs. Tout autour de la gare, des centres de services, la Maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine et la cité du numérique par exemple, ont été construits. La gare et le World Trade Center sont désormais deux nouveaux centres métropolitains. Ces aménagements ont pour but d'agrandir la gare pour qu'elle puisse accueillir plus de voyageurs et de redynamiser tout le quartier autour de la gare.

2. Les effets positifs de l'arrivée de la LGV pour l'économie bordelaise sont l'implantation de nouvelles entreprises (Ubisoft, Deezer...), la création de 2 000 emplois nets en un an dans la métropole et l'afflux de nouveaux touristes.

3. Le périmètre du projet Bordeaux-Euratlantique comprend des territoires de trois communes, Bordeaux, Bègles et Floirac, de part et d'autre de la Garonne. Il est l'un des plus vastes de France pour une opération d'aménagement avec 738 ha. Les acteurs qui interviennent sont l'EPA Bordeaux-Euratlantique, l'État, le conseil régional de Nouvelle-Aquitaine le Conseil départemental de la Gironde et les trois communes concernées.

4. Les aménagements sont à la fois des équipements publics (la MÉCA par exemple) mais aussi des commerces, des bureaux (par exemple au World Trade Center) et des logements. Le but est de localiser 30 000 emplois et de loger 50 000 personnes. Ce nouveau quartier doit être attractif, 60 ha d'espaces verts sont aménagés. Un nouveau pont a de plus été construit pour mieux relier les territoires des communes de Bordeaux, Bègles et Floirac concernés par le projet Euratlantique.

Parcours 2

• Effets économiques

- Pour les entreprises : installation de nouvelles entreprises/ouvrir un bureau en région (pour une entreprise parisienne).
- Pour l'emploi : marché de l'emploi dynamique/création d'emplois (2 000 en un an dans la métropole).
- Pour le tourisme : augmentation du nombre de touristes à Bordeaux/augmentation du nombre de touristes sur le bassin d'Arcachon.

• Aménagement du projet Euratlantique

- Réalisations : équipements publics/bureaux et commerces/logements.
- Objectifs : meilleure accessibilité/créer des emplois/répondre aux besoins en logements.
- Acteurs : État/collectivités territoriales (région, département, communes)/Établissement public d'aménagement.

PP. 302-305 ÉTUDE DE CAS Le village olympique de Seine-Saint-Denis

La deuxième étude de cas proposée nous invite à regarder comment la construction du village olympique de Seine-Saint-Denis (A. Quels sont les caractéristiques et les acteurs de ce futur aménagement ?) obéit au double objectif d'être utile pour les JO de Paris 2024 et de réduire les inégalités entre le département le plus pauvre de France et le reste de l'agglomération parisienne et du territoire national (B. Quels sont les enjeux de cet aménagement ?).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 302

1. Le site du village olympique se trouve sur les communes de Saint-Denis et Île Saint-Denis, en bordure de Seine, au sud de l'A86. Sa construction a démarré en 2021. Il a été achevé en 2024, année des JO.

2. Cet aménagement est vaste, il comporte des zones résidentielles pour loger les athlètes (2 200 logements), des restaurants, une place, des commerces et même une passerelle pour traverser un bras de la Seine et relier les deux parties du village olympique. Le but était d'accueillir au mieux les athlètes pendant la durée des JO puis de transformer ces installations en nouveau quartier de 128 000 m² avec logements, commerces, et bureaux.

3. Cet aménagement s'intègre dans un projet plus vaste car c'était l'un des nombreux aménagements nécessaires pour les JO de Paris 2024, comme les installations sportives réaménagées (à Marville pour le water-polo) ou créées (centre aquatique), les nouveaux quartiers (village des médias, quartier autour du Stade de France) ou les aménagements liés aux transports (échangeur autoroutier Pleyel). Ces aménagements sont très concentrés en Seine-Saint-Denis, au nord de Paris.

4. Des acteurs privés interviennent dans le projet comme les entreprises Vinci Immobilier ou Solidéo. Des acteurs publics sont également présents comme la ville de Saint-Denis et l'EPT Plaine Commune regroupant 9 communes de Seine-Saint-Denis.

5. L'entreprise Vinci Immobilier qui possède un terrain, une ancienne friche industrielle, a construit un ensemble immobilier pour loger les athlètes. C'est le promoteur du projet, celui qui gère le projet dans son ensemble et réunit les financements nécessaires au projet. Dans notre cas, il a développé le projet en partenariat avec d'autres acteurs comme Solidéo, Paris 2024 et les acteurs publics déjà cités.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 305

1. Installer le village olympique dans le département de Seine-Saint-Denis est un moyen de valoriser un territoire qui est défavorisé. En effet, si ce département est dynamique car il est en croissance démographique et accueille par exemple le deuxième pôle universitaire d'Île-de-France, il connaît de nombreuses difficultés. Il manque de certains services : de logements (110 000 dossiers en attente de logements sociaux) ou de médecins (nombre inférieur de 30 % à la moyenne francilienne). Sa population est beaucoup plus pauvre, le taux de pauvreté y est presque deux fois supérieur à la moyenne nationale, le taux de chômage est de 4 points supérieur à la moyenne nationale et les enfants ont des difficultés scolaires. Y installer le village olympique et les autres installations des JO permet de valoriser la Seine-Saint-Denis, de changer son image : le département le plus pauvre de France devient l'image des JO. De plus, les habitants ont pu ensuite profiter de nouveaux équipements.

2. Cet aménagement s'inscrit dans une démarche de développement durable car il combine les objectifs économiques mais aussi sociaux, par exemple une piscine dans un département où la moitié des enfants ne savent pas nager. La transformation du village a laissé la place à 9 000 m² d'équipements publics dont deux écoles et un gymnase. Les objectifs sont enfin écologiques : 95 % des sites existent déjà et ceux qui ont été construits l'ont été selon des normes durables avec des bâtiments écologiques (espaces de verdure, logements aérés et protections solaires pour faire face aux canicules). Le village olympique veut ainsi être le premier quartier « bas carbone » de France.

3. Les critiques adressées au projet sont que les logements se révèlent trop chers pour les habitants actuels de Saint-Denis et donc que le projet provoquera la gentrification, malgré les 25 à 40 % de logements sociaux prévus. Les aménagements de transports comme les voies rapides autour de l'école Anatole France sont aussi en contradiction avec les objectifs environnementaux affichés par le projet.

PP. 306-307 À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE LES INÉGALITÉS DU TERRITOIRE

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Le niveau de richesse de la région Nouvelle-Aquitaine est moyen avec un PIB/hab. entre 34 000 et 35 000 euros en 2023 (environ deux fois moins que celui de l'Île-de-France, le plus élevé) et un PIB global moyen de 213 milliards d'euros en 2023 (loin des 860 milliards de l'Île-de-France mais aussi des 53 milliards des DROM).

2. La LGV Atlantique relie Bordeaux à des nœuds de communication majeurs que sont les métropoles de Tours et surtout de Paris, carrefour européen. Elle relie ainsi Bordeaux à l'axe de transport majeur français qui est un axe européen, Lille-Paris-Lyon-Marseille.

3. La région Île-de-France détient le plus haut niveau de richesse en France avec plus de 69 000 euros par habitant en 2023 et une richesse globale de 860 milliards d'euros en 2023, très loin devant la deuxième région, Auvergne-Rhône-Alpes, qui ne compte que 328 milliards d'euros.

4. La région Île-de-France est très bien connectée à l'ensemble du territoire national grâce à un réseau de transport en étoile, routier ou ferré, autour de Paris, vers Strasbourg, Lille, Le Havre, Le Mans, Tours ou Dijon. Elle est située sur le tracé du principal axe de transport français qui est d'échelle européenne, l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille qui traverse toute la France du sud au nord et elle possède deux aéroports qui assurent aussi des vols nationaux.

5. Les inégalités de richesse sont fortes entre les régions françaises en particulier entre le niveau de richesse de l'Île-de-France et ceux du reste de la France et plus particulièrement celui des DROM dont le PIB est considérablement moins élevé que celui de l'Île-de-France et le PIB/hab. plus de 2 fois moins élevé (23 000 euros en 2023 contre plus de 69 000).

6. L'axe de transport français majeur est de direction nord-sud, de Lille à Marseille puis borde la Méditerranée. Il est intermodal, à la fois ferré (LGV), autoroutier et en partie navigable (Rhône). Il relie les principales métropoles françaises, Paris, Lyon et Lille, des carrefours européens, et des aéroports dont le plus important (Roissy). C'est l'axe le mieux connecté à l'espace européen et mondial.

7. Ports et aéroports sont essentiels aux DROM qui sont principalement des îles et en ont donc besoin pour se développer. Développer les transports au centre, dans le Sud-Ouest et l'Est de la France est aussi essentiel pour que ces territoires soient plus dynamiques et riches et donc pour réduire les inégalités entre ces régions et celles desservies par l'axe principal de transport.

Cette double page consiste en la réalisation d'un croquis de synthèse présentant l'organisation du territoire national et faisant partie des croquis à connaître pour le brevet. Les documents 1 et 2 présentent les divers éléments à sélectionner pour le réaliser, comme les transports, valorisés dans ce chapitre comme moyen d'aménagement important, ou les métropoles, étudiées auparavant (doc. 1), ainsi que les grandes inégalités de dynamisme et d'ouverture au monde des territoires français (doc. 2).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

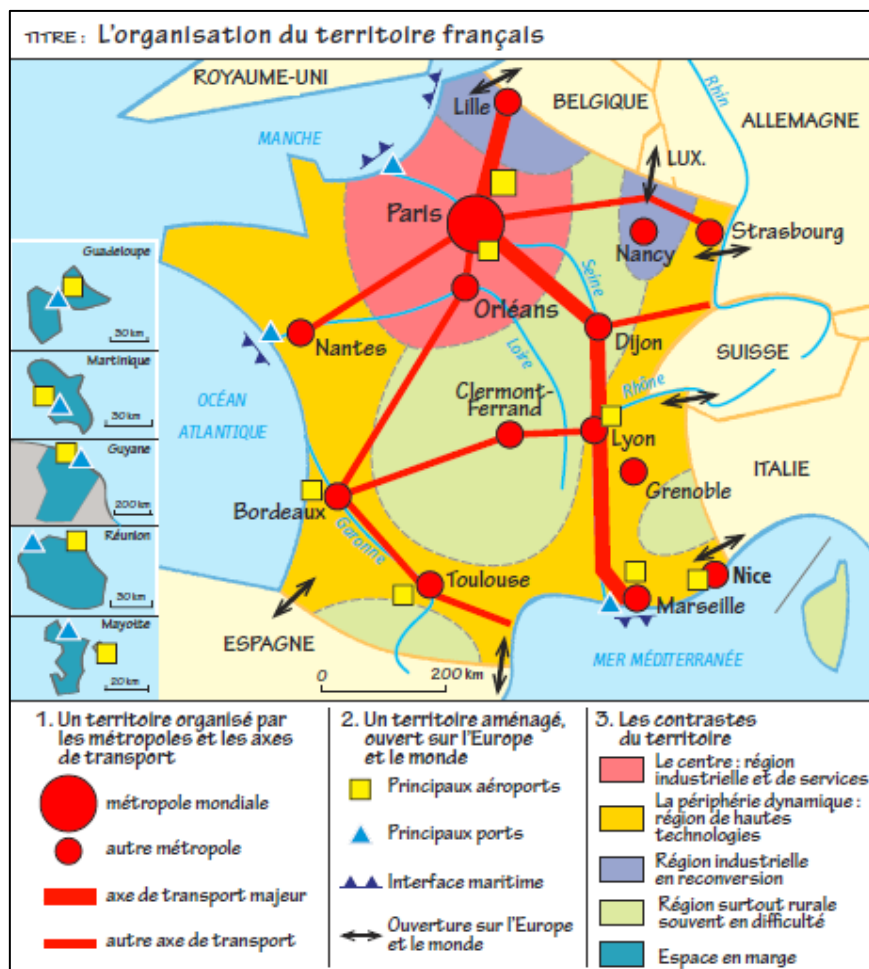
Étape 1

a. Les métropoles sont représentées par des cercles rouges.

b. Paris est au centre du réseau de transport, les axes de transports les plus importants en partent et deux aéroports desservent Paris.

c. Il existe de forts contrastes entre les différents espaces du territoire national, le centre, très dynamique où se trouve Paris, et la périphérie dynamique de l'Alsace à la Bretagne, s'opposent à des régions en difficulté, industrielles au nord et à l'est ou à dominante rurale.

Étapes 2 et 3



Je change de langage

L'organisation du territoire national

Les métropoles et les axes de transport organisent le territoire français. Paris, la seule métropole mondiale, et les dix autres métropoles, comme Lille, Lyon ou Toulouse, sont placées sur les grands axes de transport. Les axes majeurs desservent toujours Paris.

D'autres aménagements de transport organisent le territoire, les principaux aéroports qui sont d'ailleurs situés dans les principales métropoles, et les grands ports comme Saint-Nazaire sur l'Atlantique ou Le Havre sur la Manche. Le territoire français est fortement ouvert au monde, avec ses trois façades maritimes, dont celle de la mer du Nord, et par ses frontières terrestres avec tous ses voisins européens.

Cependant, il existe de nombreux contrastes entre les espaces du territoire national : le centre, très dynamique où se trouve Paris, et la périphérie dynamique de l'Alsace à la Bretagne, s'opposent à des régions en difficulté, industrielles au nord et à l'est ou à dominante rurale, par exemple le Massif central.

La page de cours est centrée sur la question principale posée par le programme : « Comment les aménagements peuvent-ils réduire les inégalités entre territoires ? ». La démarche vise à présenter d'abord les inégalités du territoire français à différentes échelles (§ A et doc. 3 et 4) puis à montrer les enjeux actuels de l'aménagement présentés autour de deux axes principaux, réduire les inégalités territoriales et améliorer la compétitivité de tous les territoires (§ B et doc. 4) et enfin à présenter la diversité des acteurs impliqués, tant publics que privés (§ C et doc. 1 et 2).

Les doc. 1 et 2 montrent l'implication des habitants et la diversité des acteurs. Parmi les acteurs publics, les collectivités territoriales, telles les régions (doc. 2) ayant pris de plus en plus d'importance. L'évolution des acteurs et des politiques d'aménagement est bien retracée dans ce texte issu du site de la DATAR :

« La DATAR est, à son origine, chargée de rééquilibrer le territoire face aux défis qu'imposent les mutations socio-économiques de "l'après-guerre". Ce redressement nécessite que la population et les richesses économiques soient mieux réparties. Le développement du monde rural et le renforcement du maillage urbain sont favorisés tandis que les infrastructures de transport sont développées. L'État joue un rôle d'organisateur et de modernisateur. C'est l'époque de la création des métropoles d'équilibre, des villes nouvelles et des parcs naturels régionaux, mais aussi du démarrage des politiques de développement de la montagne et du littoral. Dans les années 1970 et 1980, la crise économique induite par le double choc pétrolier amène la DATAR à œuvrer pour la reconversion des sites industriels, tels que les bassins miniers et sidérurgiques du Nord-Pas-de-Calais et de Lorraine, tandis que l'Ouest et le Sud de la France connaissent un regain d'attractivité. La décennie suivante est marquée, quant à elle, par l'arrivée de nouveaux acteurs : les collectivités territoriales, suite à la décentralisation, et l'Union européenne via la politique de cohésion. Les interventions de la DATAR vont dès lors se conduire dans un cadre largement partenarial. Les contrats de plan État-Régions voient le jour pour porter des programmes d'actions communs à l'État et aux collectivités territoriales à l'échelle régionale. L'aménagement du territoire à dominante nationale fait place au développement territorial et local. La DATAR met l'accent sur le soutien aux "territoires de projet" pour qu'ils soient mieux organisés et armés face à la mondialisation. Elle met également en place des politiques de soutien aux différentes formes de *clusters*, ces réseaux d'entreprises innovantes ayant un réel ancrage territorial. Les années 2000 voient, sous l'impulsion de l'adoption de la charte de l'environnement, émerger la question du développement durable au sein des politiques publiques. L'action de la DATAR s'oriente alors en ce sens, avec un double objectif complémentaire : celui de renforcer l'attractivité et la cohésion des territoires.

Cinquante ans après sa création, l'action de la DATAR se poursuit. L'enjeu étant aujourd'hui de donner à chaque territoire les moyens nécessaires à un développement durable et équilibré à partir de ses propres atouts. Cette évolution s'est traduite dans l'évolution de son acronyme qui signifie désormais "Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale". »

Pour compléter le **doc. 2**

« **Le "Câble A – Téléal" sera le premier téléphérique d'Île-de-France. Il reliera Créteil à Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brévannes et Valenton.** Ce mode de **transport innovant** apportera une réponse concrète aux difficultés quotidiennes de déplacements des habitants de ces communes du Val-de-Marne (réseau de transports collectifs restreint, bus ralenti par les embouteillages, etc.). Il permettra de desservir directement plus de 20 000 habitants et 6 000 emplois.

Les objectifs du projet :

Connecter le territoire au cœur du département, à ses grands équipements (universités, hôpitaux, etc.) ainsi qu'au reste de la Région Île-de-France.

Relier les quartiers densément peuplés (Bois Matar, Temps Durables, etc.) au terminus de la ligne 8 de métro, au bus 393 et à l'ensemble des lignes de bus en correspondance avec les futures stations.

Créer un transport en commun attractif et innovant, adapté aux enjeux du territoire.

Pourquoi "Câble A" ?

Quant au nom du projet, Téléal fait référence au nom initial connu sur le territoire depuis plusieurs années. Lorsque cette ligne sera mise en service, elle se nommera "Câble A". Le transport par câble constituant un mode à part entière, [Île-de-France Mobilités](http://www.cable-a-televal.fr/le-projet/le-projet-en-bref/) a décidé d'appeler tous les transports de ce type "Câble" (un mot simple et évocateur) en lui associant une lettre, ici "A" puisqu'il s'agit de la toute première ligne du genre en Île-de-France. Cette dénomination permettra d'intégrer facilement d'éventuelles autres lignes de télécabines (câble B, câble C, etc.) dans le futur réseau de transport. » <http://www.cable-a-televal.fr/le-projet/le-projet-en-bref/>



Le doc. 4 permet de présenter l'une des politiques issues du constat des fortes inégalités, ici la politique des quartiers prioritaires. Cette politique permet de comprendre comment constater et mesurer les inégalités territoriales. Comme elle est le visage actuel d'une politique de la ville à l'histoire déjà longue et qui n'a pas encore permis de faire disparaître les fortes inégalités territoriales entre quartiers, cela permet de faire réfléchir les élèves sur l'efficacité des politiques de lutte contre les inégalités territoriales.

« La politique de la ville est caractérisée par une approche globale des problèmes urbains, économiques et sociaux. Avec la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine de 2014, la géographie prioritaire de la politique de la ville a été redéfinie pour concentrer les moyens vers les territoires les plus en difficulté. Désormais, pour identifier les quartiers prioritaires, un critère unique est retenu : la part de la population ayant un revenu inférieur à 11 250 euros par an. À travers cette démarche, l'État a souhaité simplifier les interventions publiques et resserrer les périmètres d'action pour concentrer les moyens sur les territoires les plus en difficulté.

Ce sont ainsi désormais 1 514 quartiers situés dans 859 communes qui bénéficient de la politique de la ville. Cette approche aboutit ainsi au repérage de quartiers de plus de 1 000 habitants, situés dans les agglomérations métropolitaines de plus de 10 000 habitants. Elle représente un tournant par rapport aux approches précédentes, puisqu'elle ne comprend pas de référence explicite à la forme du bâti ou à des difficultés relatives à l'habitat (sauf dans certains territoires ultramarins). »

<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/quartiers-de-la-politique-de-la-ville>.

Il est possible de faire travailler les élèves sur un des quartiers prioritaires proche du collège à l'aide de ce site : <https://sig.ville.gouv.fr/Cartographie/OP013009>, où l'on peut trouver le type d'informations suivant :



RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 2

1. Ce document a été publié par la région Île-de-France.
2. Ce projet d'aménagement doit être construit dans le Val-de-Marne.
3. L'intérêt de transporter par téléphérique est qu'il permet de franchir les coupures urbaines, par exemple les voies ferrées ou les rivières, il favorise l'intermodalité (les échanges avec les autres modes de transport, le métro, le bus, le tram et le train) et est accessible à tous.
4. La région collabore avec l'État et l'Union européenne.

Doc. 3

Les inégalités territoriales existent d'abord entre régions, par exemple la Corse ou l'ancien bassin minier du Nord ont des revenus inférieurs à la moyenne nationale alors que d'autres régions, frontalières comme l'Alsace, sont plus riches que la moyenne nationale. Les inégalités sont aussi intrarégionales, par exemple entre des territoires de l'Île-de-France, la région la plus inégalitaire de France.

Doc. 4

*N.B. : Question modifiée en : **Situez les territoires dans lesquels le nombre de quartiers prioritaires est élevé.***

En Île-de-France dans l'agglomération parisienne mais aussi dans celles de Marseille ou de Lille, le nombre de quartiers prioritaires est élevé, 41 pour Marseille par exemple.

P. 313 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 1

1. Les territoires les mieux desservis par les transports rapides, à moins de 30 minutes d'accès à une gare TGV, sont ceux des métropoles, Paris, Lyon, Bordeaux... Ceux qui sont le moins bien desservis, à plus de 60 minutes d'accès à une gare TGV et à plus de 45 minutes d'un échangeur autoroutier, sont le Massif central, les Alpes, la Corse, les Pyrénées.
2. Ces inégalités s'expliquent car les territoires les mieux desservis sont les nœuds de communication français, les moins bien desservis les territoires ruraux de montagne.
3. Les territoires sans aucune couverture numérique, les « zones blanches » sont 3 500 centres-bourgs, des communes rurales avec des services. Les territoires les mieux connectés à internet, la « France du très haut débit », correspondent aux zones les plus densément peuplées comprenant 6 millions d'habitants.
4. L'État a lancé deux plans de déploiement du numérique en 2013 et 2018 après avoir recensé les zones blanches. Il veut aboutir à la couverture intégrale de la population.
5. L'accès aux transports rapides et au numérique est inégalitaire sur le territoire français, on parle de « fracture numérique ». Les territoires ruraux, peu denses, particulièrement en montagne, sont enclavés et n'ont pas accès au numérique alors que les métropoles, très densément peuplées et très bien reliées entre elles, sont aussi très bien connectées.

P. 314 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 2

1. La région Bretagne lance le projet « La fibre pour tous » car une grande partie des Bretons ne bénéficient pas d'une « connexion internet performante ». Or celle-ci est aussi indispensable qu'autrefois l'accès à l'eau courante ou à l'électricité. C'est un besoin de base pour le travail comme pour les loisirs, il permet de travailler ou de se divertir.
2. Les autres acteurs sont les départements comme les Côtes-d'Armor ou le Finistère et les 59 intercommunalités de Bretagne mais aussi l'État et l'UE qui « participent au projet pour un montant de 1,6 milliard d'euros ».
3. Les communes fournissent d'abord « un ensemble de services de base à leurs habitants » comme l'entretien des écoles, l'organisation d'activités périscolaires et de loisirs ou l'hébergement et les loisirs des personnes âgées. Les communes s'occupent également de mettre en place un « réseau de transport en commun de qualité » et enfin, elles mènent une politique de logement qui « permet aux plus démunis d'accéder à des conditions dignes d'habitat ».
4. Les aménagements qui facilitent l'accès au numérique et à un meilleur réseau de transport permettent de désenclaver la Bretagne et donc de réduire les inégalités entre cette région et le reste de la France. De plus, les aménagements pour un meilleur accès aux services éducatifs ou de loisir des jeunes des familles modestes ou pour favoriser le logement des plus démunis réduisent les inégalités sociales.

Développement construit

1. Le territoire français n'est pas homogène économiquement, socialement ou démographiquement : il existe de nombreuses inégalités territoriales. Quelles sont ces inégalités et comment les actions d'aménagement du territoire permettent-elles de les réduire ?

2. À l'intérieur des villes, on observe aussi des inégalités fortes. Les quartiers centraux sont plus riches et dynamiques que certaines banlieues dans lesquelles se trouvent la plupart des quartiers prioritaires. Ce sont des quartiers qui concentrent des populations défavorisées et dont le taux de pauvreté est fort. Ces quartiers sont très nombreux dans l'agglomération parisienne et marseillaise.

3. À côté des acteurs privés, l'État et les collectivités territoriales sont des acteurs publics de l'aménagement du territoire qui cherchent à réduire les inégalités d'accès aux différents services. Les aménagements de transport, voies de chemin de fer, routes, autoroutes..., permettent de désenclaver un territoire. La construction de médiathèques, de crèches, de maisons de santé a pour but de faciliter l'accès pour tous aux services de l'éducation, de la culture ou de la santé. L'État combat aussi la fracture numérique avec des plans visant à éliminer les zones blanches, ces territoires ruraux sans aucun accès à internet.

Les aménagements visent aussi à réduire les inégalités entre territoires en les rendant plus attractifs et dynamiques. Les 1 514 quartiers prioritaires qui concentrent des populations pauvres, par exemple dans les agglomérations parisiennes et marseillaises, reçoivent des aides ainsi que les zones rurales en crise, comme des territoires du Massif central. La politique de reconversion des anciennes régions industrielles a pour but de les rendre de nouveau attractives pour des activités économiques ; elle renforce la compétitivité des territoires.

4. La première phrase de la conclusion fait le bilan de l'existence des inégalités du territoire français à toutes les échelles. La seconde montre que les moyens pour réduire les inégalités sont des aménagements très divers mis en œuvre par de nombreux acteurs.

Repérage spatial



Chapitre 15 Aménager les territoires ultramarins

La logique du chapitre

Dans le thème 2 du programme de géographie de la classe de 3^e, « Pourquoi et comment aménager le territoire », le sous-thème consacré aux « territoires ultramarins : une problématique spécifique » invite à s'interroger sur la manière dont les politiques publiques d'aménagement peuvent réduire les inégalités, dans la logique spécifique des territoires ultramarins. Ceux-ci sont en effet marqués par des traits communs, en termes d'intégration à la nation et de lien à la métropole, d'identité, de distance et de discontinuité spatiale avec le territoire métropolitain. Ils présentent aussi des caractéristiques telles que l'insularité et l'exiguïté (à l'exception de la Guyane), des fragilités économiques et sociales et une intégration limitée à leur environnement régional.

Après avoir découvert la problématique du chapitre avec les photographies d'ouverture (pp. 316-317), il s'agit de mener une première approche des territoires ultramarins à l'aide d'une carte du monde (pp. 318-319). Dans l'esprit du programme, qui induit le choix d'une démarche inductive, il s'agit ainsi de conduire l'étude à partir de constats faits aux échelles mondiale, continentale ou régionale, illustrés par quelques exemples significatifs.

Dans un premier temps, un dossier permet aux élèves de saisir la problématique de la distance et de la discontinuité ainsi que des aménagements nécessaires pour surmonter l'éloignement (pp. 320-321). Un dossier sur la Guadeloupe (pp. 322-323) puis un second sur la Guyane (pp. 324-325) permettent de comprendre à la fois la place de ces territoires dans leur environnement régional mais aussi le rôle joué par les aménagements pour illustrer la difficile intégration régionale. La double page consacrée à la Nouvelle route du littoral à La Réunion (pp. 326-327) permet ensuite de focaliser l'attention des élèves sur un exemple d'aménagement ultramarin destiné à réduire des déséquilibres ou des désavantages du territoire. La leçon (pp. 328-329) permet enfin de synthétiser les connaissances dégagées au cours du chapitre et de proposer des documents complémentaires. Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont : « se repérer dans l'espace », « analyser un document », « pratiquer différents langages » et « raisonner ».

Pour aller plus loin

Bibliographie

- « Outre-mer », *Géococonfluences*, février 2017 : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/outre-mer>
- Didier Benjamin, Henry Godard, *Les Outre-mers français : des espaces en mutation*, Géophrys, 1999.
- Collectif, « L'Outre-mer français, Où en sommes-nous ? », *Regards sur l'actualité*, n° 355, La Documentation française, 2009.
- Jean-Pierre Doumenge, *L'Outre-mer français*, Armand Colin, 2000.
- Jean-Christophe Gay, *La France d'Outre-mer - Terres éparées, sociétés vivantes*, Armand Colin, 2021.
- Jean-Christophe Gay, *L'Outre-mer français. Un espace singulier*, Belin, 2008.
- Marie-Annick Lamy-Giner, « Mayotte, un DOM insulaire entre enclavement et ouverture », *Géococonfluences*, 2015.
- Colette Ranély Vergé-Dépré, « Insularité, transports et mobilités. L'exemple de la Martinique », *Géococonfluences*, octobre 2019.
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transports/articles-scientifiques/insularite-martinique>

Sitographie

- Ministère des Outre-mer : www.outre-mer.gouv.fr
- L'Europe s'engage en France : www.europe-en-france.gouv.fr
- Site de l'Insee : www.insee.fr
- Sites des institutions d'outre-mer : www.collectivitedemartinique.mq, www.regionguadeloupe.fr, www.regionreunion.com, etc.
- Sites des préfectures d'outre-mer : www.martinique.pref.gouv.fr, www.guadeloupe.pref.gouv.fr, etc.

PP. 316-317 OUVERTURE

Cette double page permet aux élèves d'entrer dans le thème du chapitre. La photographie d'un complexe hôtelier à Bora Bora, en Polynésie française (p. 316) permet de mettre en évidence, d'une part, quelques caractéristiques paysagères des territoires ultramarins français parmi lesquelles l'insularité et la présence de lagons, le relief montagneux, la tropicalité et, d'autre part, les aménagements touristiques. La présence sur l'île, entre 1942 et 1945, des troupes américaines, qui en font leur base de ravitaillement dans le Pacifique Sud, a joué un rôle déterminant dans l'essor touristique de Bora Bora. En 1961, le premier hôtel de Bora Bora est ouvert au sud de l'île par les Américains. Depuis, le tourisme n'a cessé de se développer autour d'une hôtellerie internationale de luxe. La photographie permet en outre d'amorcer avec les élèves les notions de risque et de développement durable, déjà connues et centrales dans l'aménagement des territoires ultramarins.

La photographie de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) illustre la vie quotidienne dans une rue commerçante du centre (p. 317). Lancé en 2017, le plan national « Action Cœur de Ville » dont on repérera le logo en bas à gauche de la photographie, répond à une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants et conforter le rôle de moteur de ces villes dans le développement du territoire. 222 communes sont concernées par ce plan d'investissement public élaboré en concertation avec l'association Villes de France, les élus

locaux et les trois partenaires financiers nationaux du programme, la Banque des territoires, Action logement et l'Agence nationale de l'habitat. Il permet des actions de revalorisation concrètes, autour de cinq axes : la réhabilitation-restructuration de l'habitat en centre-ville ; le développement économique et commercial ; l'accessibilité, les mobilités et connexions ; la mise en valeur de l'espace public et du patrimoine ; l'accès aux équipements et services publics.

PP. 318-319. À L'ÉCHELLE DU MONDE LES TERRITOIRES ULTRAMARINS

Le planisphère à l'échelle du monde permet aux élèves de connaître et de caractériser la situation des territoires ultramarins et de travailler ainsi la compétence « se repérer dans l'espace ». Territoires pleinement français et communautaires, les territoires ultramarins sont répartis sur le globe à des milliers de kilomètres de la France métropolitaine. Dans l'esprit du programme, on ne se limite pas exclusivement aux départements et régions d'outre-mer. Sans entrer dans le détail des spécificités administratives, la double page propose de distinguer et de définir les DROM et les COM (Polynésie française, Nouvelle-Calédonie, Saint-Pierre-et-Miquelon...). On attire également l'attention des élèves sur la notion de zone économique exclusive (ZEE). Ainsi, on perçoit d'emblée que si la distance crée des handicaps pour les liaisons (dossier pp. 320-321), elle offre l'intérêt stratégique pour la France d'une présence sur trois océans et d'une importante zone économique exclusive, réels facteurs de puissance.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Les différents statuts des territoires d'outre-mer sont : les DROM (départements et régions d'outre-mer) et les COM (collectivités d'outre-mer).
2. Les DROM sont la Guyane en Amérique du Sud, la Martinique et la Guadeloupe dans la Caraïbe, la Réunion et Mayotte dans l'océan Indien. Les COM comptent la Polynésie française et Wallis-et-Futuna dans l'océan Pacifique, Saint-Pierre-et-Miquelon au large du Canada, Saint-Barthélemy et Saint-Martin dans la région caraïbe.
3. La Guadeloupe se situe à 6 800 km de la France métropolitaine, La Réunion à 9 390 km, Mayotte à 8 045 km.
4. Ces distances sont des contraintes car l'éloignement géographique crée une rupture et entraîne des coûts importants liés aux liaisons entre la métropole et le territoire ultramarin.
5. Les territoires ultramarins constituent des atouts car ils permettent à la France de bénéficier d'importantes zones maritimes (ZEE) et d'une présence stratégique sur trois océans.

PP. 320-321 DOSSIER DES TERRITOIRES ELOIGNES DE LA METROPOLE

Après avoir observé la répartition des territoires ultramarins dans le monde et la distance qui les sépare de la France métropolitaine, cette double page permet d'étudier à quel point leur éloignement géographique est un handicap majeur : de Paris aux territoires français d'Amérique et à la Guyane, la distance est d'environ 7 000 kilomètres, de 9 300 km pour la Réunion et de 16 700 km pour la Nouvelle-Calédonie dans l'Océan Pacifique (planisphère pp. 318-319). Le transport aérien a réduit les temps de liaison. Des liens structurants unissent ainsi les territoires ultramarins à la métropole : un véritable « cordon ombilical » relie par exemple la Guadeloupe et la Martinique (doc. 1) à la France métropolitaine. Il a néanmoins fallu attendre juin 2016 pour qu'une liaison directe Paris-Mayotte soit créée (doc. 3 et 5). Le vol inaugural de la compagnie Air Austral, première compagnie aérienne à desservir Mayotte sans escale depuis la métropole, a eu lieu le 10 juin 2016. Les investissements mis en œuvre à l'aéroport de La Réunion pour doter l'île d'un nouveau terminal en 2022 et la problématique particulière de la longueur de la piste à l'aéroport de Mayotte (doc. 3) témoignent du rôle des aménagements dans ces espaces insulaires pour assurer leur desserte, y compris par gros-porteurs, même si ces travaux suscitent le mécontentement des associations de défense de l'environnement. Le dossier propose également de travailler la notion de continuité territoriale à partir d'une plaquette publiée par la région Réunion (doc. 4). Ce document permet d'attirer l'attention des élèves sur le fonctionnement, le financement et les bénéficiaires de ce dispositif. Il permet ainsi de rendre compte des contraintes liées à la distance ou aux coûts de déplacement : la discontinuité géographique est porteuse de coûts économiques supplémentaires, malgré les politiques ou les aides nationales.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Air Caraïbes, Air France, Corsair et Level assurent les principales liaisons entre la Martinique et Paris. La durée de vol est de 8 h 30.
2. Depuis Mayotte, on peut, depuis 2016 seulement, se rendre à Paris en avion grâce à une ligne directe (11 h 35) ou bien en faisant escale au Kenya, à Madagascar ou à La Réunion.
3. La continuité territoriale a été mise en place pour renforcer la cohésion entre les territoires ultramarins et la métropole, permettre de maintenir les liens familiaux et les déplacements professionnels ou personnels. Le grand public et les publics ciblés (sportifs, étudiants par exemple) peuvent en bénéficier. Le financement d'un aller-retour dépend du quotient familial du foyer.
4. Les aéroports avec, en particulier, des pistes adaptées aux avions long-courriers et gros-porteurs, sont des aménagements qui permettent de réduire la contrainte de la distance. Par exemple, des travaux ont été engagés à l'aéroport de Papeete en 2014 pour améliorer les conditions d'exploitation de certains avions.
5. Ces aménagements ont un impact sur l'environnement local fragile : barrière de corail, présence de mammifères marins en voie de disparition, par exemple, à Mayotte.

Parcours 2

Les territoires ultramarins français sont éloignés de la métropole. Situées à près de 7 000 km de Paris dans la région caraïbe, la Martinique et la Guadeloupe sont accessibles en plus de 8 heures d'avion depuis Paris ; La Réunion, dans l'océan Indien, est à plus de 9 000 km de Paris et les collectivités d'outre-mer que sont la Polynésie française et Wallis-et-Futuna sont situées à près de 16 000 km. Cet éloignement représente une réelle contrainte pour ces territoires et les habitants. Il engendre des transports longs et coûteux.

Le principe de continuité territoriale permet d'affirmer l'appartenance nationale du territoire ultramarin et de renforcer la cohésion avec la métropole. Il se traduit par des aides financières au déplacement, qui permettent de compenser le coût des liaisons aériennes. À La Réunion par exemple, 800 000 personnes peuvent en bénéficier, pour des raisons professionnelles ou personnelles. Cette aide dépend du revenu du foyer.

Pour réduire la contrainte de la distance, les aéroports jouent un rôle essentiel. Des aménagements importants sont réalisés, en surmontant les contraintes du relief (territoires parfois exigus, montagneux, volcaniques, en bordure de mer). À La Réunion, un programme d'investissement de 80 millions d'euros permettra d'ouvrir un nouveau terminal à l'aéroport Roland Garros en 2022 pour porter la capacité d'accueil à 3,5 millions de passagers. À Mayotte, l'allongement de la piste de l'aéroport de Dzaoudzi permettrait d'accueillir des gros-porteurs et de nouvelles compagnies aériennes mais ce projet a des impacts sur l'environnement et suscite des contestations.

PP. 322-323 DOSSIER LA GUADELOUPE DANS SON ESPACE REGIONAL

L'objectif de la double page consacrée à la Guadeloupe est de montrer que malgré la distance qui sépare ce territoire ultramarin de la métropole, celui-ci est davantage tourné vers la France que vers son aire régionale.

Avec un IDH très élevé (supérieur à 0,80) au regard des chiffres observés dans les territoires voisins, la Guadeloupe fait partie des zones les plus développées de l'espace caraïbe (doc. 1). Îlot de richesse à l'échelle régionale, elle présente toutefois un PIB moindre que celui de la plupart des pays de l'Union européenne. Les aides de la métropole et de l'Union européenne expliquent notamment le différentiel de développement qui lui est favorable dans son aire régionale, et c'est précisément ce différentiel qui explique aussi en partie sa faible intégration régionale (doc. 2). Au-delà des raisons économiques, on pourra aussi mettre l'accent sur les facteurs culturels, en particulier la langue (les territoires voisins sont essentiellement anglophones ou hispanophones). La structure actuelle des échanges commerciaux de l'outre-mer est la résultante d'une économie coloniale dont les effets restent prégnants. Sur le plan migratoire toutefois, on observe que ce territoire ultramarin attire des populations pauvres, en particulier d'Haïti, île francophone. La photographie de l'aménagement du port de Jarry (doc. 3 et 4) et l'affiche sur l'adhésion de la Guadeloupe à l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (doc. 5) permettront néanmoins de nuancer le propos. Les aménagements portuaires ont en effet pour objectif d'être compétitifs, de permettre au port de Jarry de devenir un *hub* des Caraïbes et de profiter, pour cela, de l'ouverture du canal de Panama à de très gros porte-conteneurs.

Si la Guadeloupe est faiblement intégrée dans la Caraïbe, des projets de coopération régionale sont toutefois impulsés. Ainsi, l'Union européenne tente de faciliter l'intégration de ces territoires dans l'espace caribéen en finançant des projets de coopération, par exemple pour les relations commerciales, scientifiques, culturelles ou sur des questions environnementales (gestion des risques naturels dans une région fortement exposée aux aléas : cyclones, séismes, volcanisme...).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. L'IDH de la Guadeloupe est compris entre 0,8 et 0,92 : c'est un indice de développement humain bien supérieur à celui des territoires voisins. Cette différence s'explique par le fait que la Guadeloupe est un territoire français. À ce titre, elle bénéficie des échanges commerciaux avec la France métropolitaine et des aides nationales et européennes. Les migrations vers la Guadeloupe proviennent notamment d'Haïti, d'une part parce qu'il s'agit d'un pays pauvre (l'IDH est inférieur à 0,70), d'autre part parce qu'on y parle le français.

2. La Guadeloupe est faiblement intégrée à la région Caraïbes. Les échanges commerciaux avec les pays voisins sont faibles : la part des États de la Caraïbe dans les importations de la Guadeloupe est à peine de 3,7 % et le volume des exportations de 7 millions d'euros alors que celle de la France métropolitaine est respectivement de 61 % et 148 millions d'euros, celle de l'UE de 10,2 % et 19 millions d'euros.

3. Le port de Jarry en Guadeloupe a été récemment transformé et modernisé, avec notamment l'aménagement d'un nouveau portique à conteneurs, l'allongement du quai de 100 mètres, l'extension des espaces de stockage et l'accroissement du tirant d'eau. Ces travaux permettent d'adapter le port à l'arrivée de plus grands porte-conteneurs.

4. Ces aménagements peuvent favoriser l'intégration de la Guadeloupe à son espace régional car ils permettront à ce territoire insulaire de devenir un véritable hub de la région Caraïbe, pour les navires en provenance et en direction du canal de Panama.

5. La Guadeloupe cherche aussi à mieux s'intégrer à la région Caraïbes en développant ses échanges avec les pays de cette aire régionale. Ainsi, la Guadeloupe a rejoint l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECE) pour favoriser ses échanges avec ses voisins dans le domaine du transport, du commerce, du tourisme durable et de la gestion des risques.

Parcours 2

Un nouveau portique à conteneurs est inauguré aujourd'hui dans le port de Jarry. C'est une étape importante dans l'intégration régionale de la Guadeloupe. Rappelons qu'elle est un territoire particulièrement développé des Caraïbes, comme en témoigne son indicateur de développement humain (IDH) supérieur à 0,80, bien inférieur chez ses voisins. Territoire ultramarin français et de l'Union européenne, elle bénéficie d'un régime particulier, d'échanges commerciaux avec la métropole et l'UE et de leurs aides. On peut dire que

Guadeloupe est résolument tournée vers la métropole et l'UE puisqu'elle réalise avec la France métropolitaine 61 % de ses importations et près de 40 % de ses exportations.

La Guadeloupe cherche toutefois à s'intégrer de plus en plus dans son aire régionale. L'aménagement du port de Jarry s'inscrit dans ce cadre. Il permet d'accueillir des navires plus grands et à la Guadeloupe de devenir un *hub* à l'échelle régionale, pour les porte-conteneurs en provenance et en direction du canal de Panama.

En outre, l'adhésion de la Guadeloupe à l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale lui permet de coopérer avec ses voisins dans des domaines très variés : transport, commerce, tourisme durable et gestion des catastrophes naturelles.

PP. 324-325 DOSSIER LA GUYANE DANS SON AIRE RÉGIONALE

Le dossier consacré à la Guyane aborde tout particulièrement la question de l'intégration de ce territoire ultramarin dans son espace régional que le doc. 1 permet de situer. En Amérique du Sud, au nord du géant émergent brésilien, à la porte du Mercosur, la Guyane présente la particularité d'être un territoire ultramarin continental et vaste. On pourra attirer l'attention des élèves sur les handicaps du territoire, à la fois économiques et sociaux comme en témoigne le document 1 page 328 (le taux de chômage est supérieur à 20 %), mais aussi liés à l'enclavement : éloignement de la métropole, contrainte de la forêt amazonienne qui recouvre l'essentiel du territoire – outil ou frein de l'aménagement du territoire, activités illégales et rupture réglementaire avec le voisin brésilien et l'environnement régional. Le site de Kourou sur la carte (et la photographie p. 357) permettra de présenter l'atout que constitue ce centre spatial pour le territoire guyanais : il représente une production de richesse dans l'économie guyanaise, une ressource fiscale, des emplois, dans un contexte régional fortement marqué par le chômage, et des investissements importants (infrastructures de transport, d'éducation, de formation).

La photographie du quartier de la Source Baduel à Cayenne (doc. 4), permettra précisément d'insister sur les difficultés économiques et sociales de la Guyane et sur les défis à relever en matière d'aménagement urbain. Il s'agit d'un véritable bidonville où des occupants illégaux, expulsés d'autres zones de l'agglomération, ont construit des baraquements de fortune au pied d'une colline non constructible et soumise à d'importants risques d'éboulement.

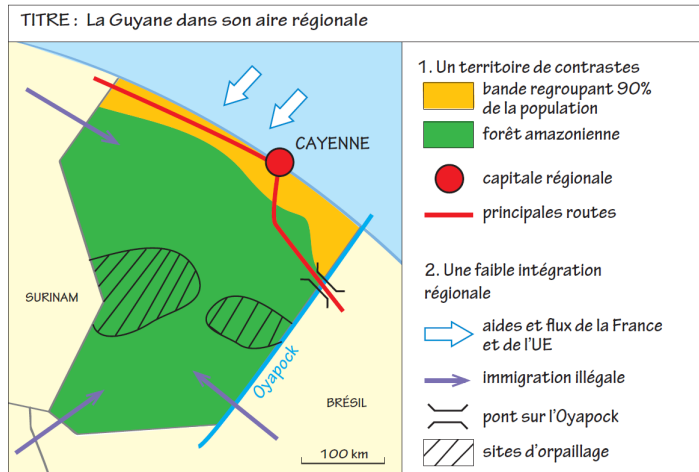
Avec l'aménagement du pont Guyane-Brésil sur l'Oyapock (doc. 2 p. 324), on aborde de manière très concrète la difficile insertion régionale de la Guyane. En assurant le franchissement du fleuve, il crée une continuité routière entre la Guyane et le Brésil et doit entraîner des aménagements transfrontaliers entre les villes de Saint-Georges (France) et Oiapoque (Brésil). S'il traduit un volontarisme politique d'intégration régionale de la Guyane, il met aussi en relief ses lenteurs puisque le pont, achevé en 2011, n'a été ouvert à la circulation qu'en 2017 et n'a aujourd'hui qu'un rôle économique restreint. Enfin, les aménagements sur ce territoire guyanais particulièrement fragile suscitent de multiples contestations. S'ils peuvent générer des emplois et favoriser l'élan économique et l'intégration régionale, ils sont aussi lourds de conséquence sur l'environnement et la biodiversité locale, d'où l'abandon de certains projets comme celui de la « Montagne d'or » (doc. 3).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Le territoire guyanais présente de forts contrastes entre une bande littorale très densément peuplée et un immense espace de forêt amazonienne.
2. La Guyane est dépendante de la métropole et de l'Union européenne : elle bénéficie d'aides et d'échanges avec la France et l'UNE. En outre, le centre de l'Agence spatiale européenne et le centre de lancement de la fusée Ariane, installés en Guyane, permettent à ce territoire de bénéficier d'emplois, de ressources économiques et fiscales et d'infrastructures.
3. Le pont sur le fleuve Oyapock permet de relier les villes de Saint-Georges, en Guyane française et Oiapoque au Brésil. Ainsi, la continuité routière est assurée entre les deux États, ce qui doit favoriser les échanges de marchandises. Néanmoins, le rôle économique du pont est encore restreint, notamment pour de multiples raisons administratives (assurance, réglementation, poste douanier...).
4. Les aménagements suscitent de vifs débats car ils peuvent menacer la biodiversité. Le projet de la « Montagne d'or » pour l'exploitation de mines a ainsi été abandonné en raison de la contestation qu'il suscitait.
5. La Guyane est confrontée à un très fort taux de chômage et à des espaces d'habitat illicite nombreux. Un habitant sur trois vit sous le seuil de pauvreté.

Parcours 2



PP. 326-327 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL A LA RÉUNION

La double page consacrée à la Nouvelle route du littoral à La Réunion propose de faire de « La géographie autrement », en invitant les élèves à entrer dans le débat public autour de ce grand projet d'aménagement. La route du littoral, qui relie Saint-Denis au port et au Sud de l'île, est en effet l'axe routier le plus fréquenté de La Réunion. La littoralisation de la population et des activités a toutefois conduit à la saturation de cet axe. En outre, construite au pied d'une falaise instable en bordure immédiate du littoral, elle constitue un lieu de passage extrêmement dangereux, en dépit des filets de protection installés sur la roche. Les épisodes de houle cyclonique ou d'éboulements entraînent la fermeture régulière de cet axe majeur de communication et des accidents ont entraîné le décès de plusieurs automobilistes.

La carte et le croquis du document 4 permettront aux élèves de saisir les différentes contraintes propres au territoire réunionnais. On pourra présenter la Nouvelle route du littoral qui permet de contourner la contrainte du relief et de l'insularité par un grand projet routier de plus de deux milliards d'euros, financé par la Région, l'État et les fonds européens du FEDER notamment. La photographie du document 3 p. 327, confrontée au croquis du document 4, aidera les élèves à visualiser et à comprendre la logique et la situation de cette infrastructure qui illustre aussi l'articulation et parfois l'opposition entre aménagement et développement durable, sur un territoire à risque. Le document 5 constitue, dans cette perspective, une entrée dans les débats que suscite cet aménagement, à la fois pour son coût mais aussi pour son impact sur l'environnement, la biodiversité terrestre et marine et le paysage.

ACTIVITÉ

Pour effectuer l'activité proposée par la double page, les élèves effectuent un travail de recherche documentaire et rédigent une synthèse sous la forme de texte rédigé, d'une courte vidéo, d'un diaporama ou d'affiches. Ils pourront mobiliser les acteurs et les arguments recensés dans le tableau suivant :

Acteurs favorables	Acteurs défavorables
- La Région - L'État - L'Union européenne - Des habitants de l'île de La Réunion qui fréquentent la route littorale - Les entreprises impliquées dans la création de la nouvelle route du littoral.	- Les associations de défense de la nature, de protection de l'environnement - Des habitants de l'île de La Réunion
La nouvelle route du littoral a été financée par la Région, l'État et l'UNE. Leurs arguments sont les suivants : - améliorer les conditions de circulation automobile sur l'île et éviter les embouteillages ; - éviter la coupure de l'axe routier lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises (cyclones, forte houle...) ; - améliorer la sécurité des usagers, éviter les accidents (éboulements).	Les arguments sont les suivants : - la construction de la nouvelle route est une catastrophe pour l'environnement, la biodiversité, le paysage et l'écosystème (récif corallien) ; - le site patrimonial et historique est défiguré ; - la nouvelle route annonce « l'avènement du tout-voiture sur l'île » ne sert que les intérêts du « lobby automobile » - les transports en commun sont oubliés ; - le chantier ne crée pas d'emplois durables ; - le chantier est trop coûteux pour les contribuables : le budget prévu a été dépassé ; - un risque d'augmentation de la pollution, de glissements de terrain (ouverture de carrières pour réaliser la digue), de la fréquence et de la violence des cyclones est craint.

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les dossiers : des territoires éloignés et dispersés, une intégration régionale limitée, la réduction des déséquilibres. Les documents proposés reviennent sur des points généraux du chapitre puis mettent l'accent sur les questions plus spécifiques.

Ils sont notamment l'occasion de donner quelques caractéristiques démographiques, économiques et sociales des DROM (doc. 1 p. 328). La photographie de paysage de Fort-de-France permet en outre de rappeler les traits essentiels de plusieurs territoires ultramarins : la Martinique présente des contraintes naturelles spécifiques liées au relief, au volcanisme, à la tropicalité. Le doc. 2 témoigne d'un nouvel exemple d'insertion régionale difficile des territoires ultramarins : la concurrence touristique est vive entre La Réunion et l'île Maurice, la première ne parvenant pas à attirer les flux de touristes que connaît la seconde. Enfin, le doc. 4 revient sur les problématiques environnementales spécifiques des territoires ultramarins : dans le domaine de la gestion des déchets, les caractéristiques climatiques (chaleur, humidité), la faiblesse des filières de récupération et de recyclage, et le poids du tourisme posent des problèmes spécifiques.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

Le taux de chômage des DROM est très nettement supérieur à celui de la métropole (7,5 %). Il dépasse en effet systématiquement 13 %, pour atteindre plus de 30 % à Mayotte. Cela témoigne des fragilités économiques et sociales des territoires ultramarins français.

Doc. 4

Dans les territoires ultramarins, les quantités de déchets produites par habitant sont bien plus élevées qu'en métropole (564 kg contre 517). Cela est dû au fait que les filières de récupération et de recyclage sont moins présentes qu'en France métropolitaine, que le tourisme a un poids important dans l'économie et que les déchets verts se dégradent moins facilement.

P. 331 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 1

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Les principaux atouts de la Martinique pour le tourisme sont les plages et le récif corallien, les reliefs montagneux et volcaniques (montagne Pelée) et le parc naturel. Ces espaces permettent de pratiquer un tourisme balnéaire et de découvrir le patrimoine naturel de l'île.
2. De nombreux aménagements touristiques ont été réalisés : stations balnéaires, ports de plaisance et de croisière, hôtels.
3. Les touristes à la Martinique viennent majoritairement de France métropolitaine (71 %). Cela peut être une faiblesse car un événement particulier ou une situation économique difficile en métropole entraînerait une forte chute du tourisme martiniquais. Les touristes des autres régions européennes, de la Caraïbe ou d'Amérique permettraient de diversifier la clientèle.
4. La Martinique est en concurrence avec ses voisins des Caraïbes : en 2018, elle a bénéficié de redirections d'escales après les événements climatiques de 2016 et 2017 dans les îles voisines.
5. Les aménagements touristiques sont très concentrés dans l'espace car ils sont situés sur un littoral étroit de la mer des Caraïbes, plus abritée que le littoral de l'océan Atlantique.

P. 332 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 2

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Le téléphérique urbain d'une longueur de 1,3 km reliera le quartier de La Montagne à celui de Bellepierre : il surmontera la contrainte du relief.
2. Les impacts positifs attendus sont la facilité et la rapidité du déplacement, l'absence de nuisance sonore, le respect de la biodiversité. En outre, le téléphérique offrira des opportunités de développement urbain, économique et touristique.
3. Ce projet a pris en considération les préoccupations environnementales : il est silencieux et respecte la biodiversité de la faune et de la flore de la zone protégée qu'il survole. Un seul pylône sera installé et la hauteur des câbles a été étudiée pour ne pas gêner le vol des oiseaux.
4. La Réunion est un territoire marqué par un relief contraignant et par d'importants contrastes spatiaux, économiques et sociaux. Les aménagements ont donc pour objectif de réduire les inégalités. Le téléphérique entre le quartier de La Montagne et celui de Bellepierre dans le centre de Saint-Denis permet de désenclaver certains espaces et de réduire les temps de parcours, tout en adoptant un mode de transport respectueux de l'environnement. La Nouvelle route du littoral doit assurer une meilleure desserte du territoire, en reliant Saint-Denis à La Possession grâce à une route de deux fois trois voies et un viaduc à 20 mètres au-dessus du niveau de la mer. Elle doit

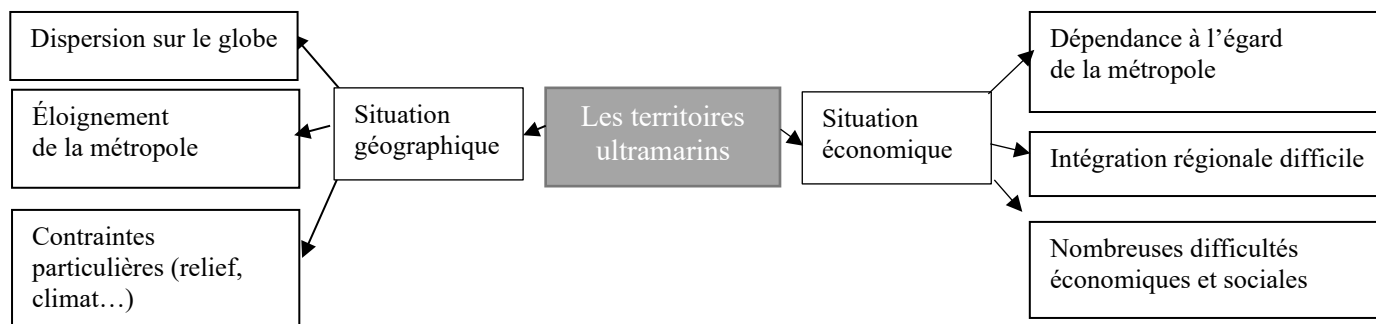
permettre aux habitants de passer moins de temps dans les embouteillages et de fermer l'ancienne route, trop dangereuse. L'extension de l'aéroport Roland Garros permet aussi de réduire les inégalités, en améliorant la desserte de La Réunion depuis la métropole et en augmentant la capacité d'accueil à 3,5 millions de passagers.

P. 333 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

1. L'introduction comprend deux parties : la présentation du sujet et la problématique.

2.



3. Les aménagements permettent de remédier aux problèmes spécifiques de ces territoires. Certains aménagements comme les aéroports concourent notamment à réduire la discontinuité géographique en permettant des liaisons aériennes avec la métropole. Aujourd'hui, grâce aux investissements, ils sont agrandis et adaptés à l'évolution du trafic aérien. À La Réunion, par exemple, la société aéroportuaire a programmé un important programme d'investissement pour doter l'aéroport d'un nouveau terminal en 2022 et accueillir jusqu'à 3,5 millions de passagers. Certains aménagements permettent de surmonter les contraintes du relief, l'insularité et l'exiguïté des îles. C'est le cas du téléphérique urbain à Saint-Denis ou de Nouvelle route du littoral à La Réunion. Les aménagements ont aussi pour but de favoriser le développement économique : le port de Jarry à la Guadeloupe vise à favoriser l'intégration régionale en permettant d'accueillir des navires de plus grande capacité et en captant une partie du trafic en provenance et en direction du canal de Panama. Le pont sur l'Oyapock en Guyane a pour objectif de favoriser les échanges entre la Guyane française et le Brésil. La construction de complexes touristiques est un moyen de profiter des atouts des îles tropicales pour accueillir des touristes et favoriser la création d'emplois et de richesses. Les principaux acteurs de ces aménagements sont l'État et l'Union européenne, la Région, les entreprises privées.

4. Ainsi, les politiques d'aménagement cherchent à surmonter les contraintes spécifiques des territoires ultramarins et à favoriser leur essor. Cependant, elles suscitent aussi des contestations car ces aménagements sont coûteux et peuvent avoir un impact négatif sur l'environnement et les paysages.

Repérage spatial

1.



2. La Guyane se situe au nord du Brésil.

3. La Réunion se trouve dans l'océan Indien.

Chapitre 16 L'Union européenne, un territoire de référence

La logique du chapitre

Ce chapitre s'inscrit dans le thème 3 du programme de la classe de 3^e : « La France et l'Union européenne : l'Union européenne, un nouveau territoire de référence et d'appartenance ». Les deux premiers dossiers du chapitre (L'UE, un territoire d'appartenance pp. 336-337 ; Les contrastes dans l'UE pp. 338-339) permettent d'aborder l'Union européenne dans une perspective de construction et de politiques territoriales. Les caractéristiques du territoire de l'UE sont présentées. L'exemple de la ville de Strasbourg (pp. 342-343) et l'étude d'une région transfrontalière (pp. 344-345), la Grande Région, permettent de montrer la dynamique de la construction européenne à une échelle de la vie quotidienne. Enfin, la place de la France dans l'UE est examinée (avec la double page « À l'échelle de l'UE » pp. 346-347 et la leçon p. 350-351) en insistant sur le potentiel que l'UE représente pour la France. La construction d'un croquis de synthèse sur l'organisation du territoire de l'Union européenne est proposée pp. 348-349.

Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Raisonner » et « Se repérer dans l'espace ». La page « Je retiens l'essentiel » (p. 352) est un outil destiné à l'élève pour faire le point sur ses connaissances. Les exercices Brevet (pp. 353-355) permettent à l'élève de se préparer à l'épreuve de l'examen (analyse de documents, développement construit, repérage spatial).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Sébastien Bourdin, « La Politique de cohésion pour 2021-2027 : vers une plus grande territorialisation ? », *Géococonfluences*, octobre 2020.
- Ninon Briot, « Mettre en scène l'appartenance à l'UE : la Semaine européenne des régions et des villes », *Géococonfluences*, septembre 2020.
- Collectif, « Les réseaux transeuropéens de transport : relier pour intégrer ? », Dossier comprenant plusieurs articles, *Géococonfluences*, 11 janvier 2019.
- Pascal Orcier, « L'Europe entre associations, alliances et partenariats. L'état de l'Union européenne, de la zone euro, de l'espace Schengen et de l'Otan au 1^{er} janvier 2021 », *Géococonfluences*, 24 juin 2021.
- Pascal Orcier, « Le Brexit, et après ? », *Géococonfluences*, mai 2020-juin 2021.

Sitographie

- Tout savoir sur l'UE : <http://europa.eu/>
- Le site officiel de la Commission européenne pour tout savoir sur les politiques menées par l'UE : http://ec.europa.eu/index_fr.htm
- La fondation Robert Schuman présente de nombreuses réflexions et études sur la construction de l'UE : <https://www.robert-schuman.eu/fr/>

PP. 334-335 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre. La première photographie fait référence aux valeurs communes des habitants de l'Union européenne. Au cours de cette manifestation « Fridays for future », qui s'est tenue à Berlin le 29 mars 2019, des collégiens et des lycéens ont cherché à mobiliser l'opinion publique sur la question du réchauffement climatique. Les deux drapeaux de l'UE montrent que ce mouvement s'inscrit dans un cadre européen. La défense du climat, la démocratie, les droits de l'homme ou encore l'État de droit font partie des valeurs communes de l'Union européenne. La deuxième photographie montre plutôt la place de la France dans l'UE. L'entreprise Airbus produit ses avions dans plusieurs pays européens et certains, comme l'A350-1000, sont assemblés sur le site de Toulouse Blagnac en France. L'étude des deux photographies permet donc de définir ce qu'est l'Union européenne ainsi que la place de la France dans l'UE. Les chiffres-clés de la page 335 aident à cette première définition : l'Union européenne est formée de 27 États, c'est une espace de libre circulation (travailleurs frontaliers), qui mène des politiques communes, comme la lutte contre la COVID-19. L'analyse des deux photographies et des chiffres-clés amène à la problématique du chapitre : « Quelles sont les caractéristiques de l'Union européenne ? Quelle est la place de la France dans l'UE ? ».

PP. 336-337 DOSSIER L'UE, UN TERRITOIRE D'APPARTENANCE

Ce dossier a pour objectif de montrer comment l'UE constitue désormais un territoire de référence et d'appartenance pour ses États membres et leurs habitants à travers des institutions (l'UE), des programmes d'activité (Erasmus +). Dans le même temps, le Brexit jette désormais une ombre et une lourde incertitude sur cette construction européenne. Le premier parcours permet de travailler la compétence « Analyser des documents », le second « Pratiquer différents langages » avec la construction d'une carte mentale.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. L'Europe est un des cinq continents qui composent le globe. Elle est délimitée au nord par l'océan Arctique, au sud par la mer Méditerranée, à l'ouest par l'océan Atlantique. À l'est, les limites de l'Europe ne sont pas évidentes à définir mais il est admis qu'elle s'étend jusqu'aux monts Oural. À partir de là commence l'Asie. L'Union européenne est une association d'États ayant mis en place des politiques communes comme la libre circulation des personnes. L'UE regroupe aujourd'hui 27 États qui ne couvrent pas la totalité du continent européen. Les limites de l'espace Schengen comportent moins d'États que celles de l'UE. Par exemple, Chypre ou l'Irlande sont membres de l'UE mais pas de l'espace Schengen.

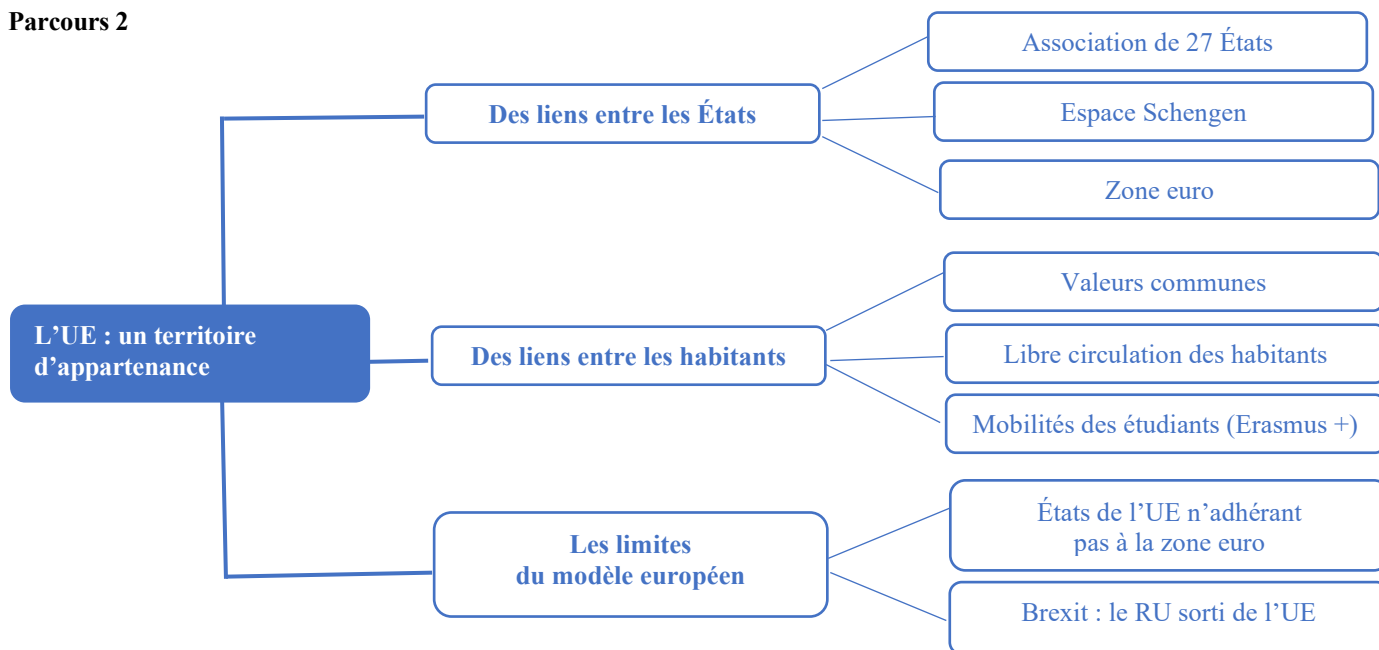
2. L'UE est une union monétaire car 21 pays de l'UE sur 27 partagent aujourd'hui la même monnaie : l'euro. On constate néanmoins que certains pays de l'UE ont choisi de ne pas adhérer à la zone euro, comme le Danemark ou la Suède.

3. Le programme Erasmus + est un programme d'échanges d'étudiants entre les universités et les grandes écoles européennes. Il permet à ses participants de découvrir d'autres cultures, de rencontrer d'autres habitants de l'UE et de pratiquer différentes langues européennes. À ce titre, il renforce le sentiment d'appartenance à l'UE pour ses participants.

4. Ce dessin montre un personnage tenant un drapeau du Royaume-Uni face à une femme tenant un drapeau de l'UE. L'homme scande « Je te quitte ! ... et ça fait mal... et c'est de ta faute ! ». Il symbolise le Royaume-Uni qui a décidé de quitter l'UE après le référendum du 23 juin 2016. C'est le 31 janvier 2020 que le Brexit est devenu effectif. Ce dessin montre donc une des limites du modèle européen : le choix d'un pays de l'UE de quitter ce projet, moment inédit de son histoire.

5. L'Union européenne regroupe, aujourd'hui 27 États d'Europe. C'est un projet attractif auquel certains États d'Europe souhaitent adhérer (Serbie, Turquie). C'est un vaste marché commun où les marchandises, les services et les capitaux circulent librement. Dans l'espace Schengen (29 États en 2026, 25 de l'UE et 4 de l'AELE), les contrôles aux frontières n'existent pas, mais ils sont renforcés aux frontières extérieures. Cette liberté de circulation des personnes est renforcée par des programmes communs, comme Erasmus +, qui facilite la mobilité des étudiants. La zone euro est formée de 21 États. Certains États de l'UE ont choisi de ne pas adopter la monnaie unique (Danemark). À l'inverse, certains pays non-membres de l'UE utilisent l'euro (le Monténégro). L'UE est un territoire de référence pour ses habitants. Ceux-ci se reconnaissent dans des valeurs communes : la démocratie, les droits de l'homme, l'interculturalité, etc. Si l'UE est un territoire d'appartenance pour de nombreux Européens, elle est aussi critiquée et remise en question. Le 31 janvier 2020, le Royaume-Uni est le premier État à sortir de l'UE (Brexit), ouvrant un avenir plus incertain.

Parcours 2



PP. 338-339 DOSSIER LES CONTRASTES DANS L'UE

Ce dossier a pour objectif de présenter les contrastes, principalement de richesse, à l'intérieur de l'UE mais aussi les politiques menées pour réduire ces contrastes. Les inégalités sont multiples entre les États et entre les populations de l'UE. En effet, l'UE est le fruit d'élargissements successifs depuis 1958. Progressivement, de nouveaux pays ont été intégrés avec des niveaux très différents de richesse. Une politique de cohésion est nécessaire pour remédier à ces contrastes.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les régions les moins riches de l'UE se situent à l'est de l'UE (Roumanie, Bulgarie...) mais aussi au sud (Grèce, Sud de l'Italie, Sud de la péninsule ibérique). Inversement, les régions les plus riches se situent en Allemagne mais aussi dans l'Europe du Nord. Les régions françaises sont un peu en situation intermédiaire alors que l'Île-de-France fait partie des régions les plus riches.
2. La mégalopole européenne s'étend du bassin de Londres à l'Italie du Nord en passant par l'Allemagne rhénane. C'est la zone la plus riche et la plus active de l'UE. Francfort se situe au cœur de cette dorsale : c'est la capitale financière de l'UE.
3. L'UE aide les régions les moins favorisées grâce à la politique de cohésion. Elle consiste à financer des projets sur l'innovation et la recherche, le numérique, le soutien aux petites et moyennes entreprises par exemple dans ces régions en difficulté. Le fonds de cohésion finance par exemple des projets consacrés à l'environnement, comme la centrale solaire en Pologne du doc. 4.
4. En Roumanie, le village de Ciugud a bénéficié de fonds européens (27 millions d'euros) lui permettant de rénover ses routes et ses trottoirs, de construire une centrale éolienne et des panneaux solaires, etc.
5. Les régions les plus aidées se situent à l'est de l'Europe, au Portugal et dans le Sud de l'Italie. C'est là que le PIB par habitant est le moins élevé de l'UE.

Parcours 2

Les inégalités de richesse dans l'UE	Les aides de l'UE en faveur des régions les moins développées
- Régions les plus riches (PIB élevé) : Europe du Nord, Allemagne, Autriche. - Mégalopole européenne : concentration des activités économiques et de la richesse. - Régions les moins riches : Europe de l'Est (anciens pays communistes), Europe du Sud.	- Politique de cohésion de l'UE : financement d'aménagements, lutte contre le chômage et la pauvreté. - Les régions de l'Est et du Sud de l'Europe en sont les principales bénéficiaires. - Village de Ciugud en Roumanie : commune championne des subventions européennes.

PP. 340-341 COURS 1 L'UE, UN TERRITOIRE DE RÉFÉRENCE

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture : « Quelles sont les caractéristiques de l'union européenne ? ». Les documents permettent d'insister sur les valeurs communes de l'UE (doc. 1), ses principales politiques de l'UE (doc. 2, 3 et 4) ainsi que sur les limites du modèle européen (doc. 5).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

Les valeurs communes aux pays de l'UE sont : le respect de la dignité humaine, la liberté, la démocratie, l'égalité, le respect des droits de l'Homme, la tolérance, la solidarité, l'égalité femmes/hommes.

Doc. 5

1. Le 23 juin 2016, les Britanniques ont décidé de quitter l'UE par référendum.
2. C'est une décision historique car jamais dans l'histoire de l'UE un État membre n'avait choisi de quitter l'UE.

PP. 342-343 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT STRASBOURG, UNE VILLE AU CŒUR DE L'UE

L'objectif de cette double page est de permettre à l'élève de s'exercer à la réalisation d'une tâche complexe. Chaque élève peut travailler la compétence « Raisonner ». Le scénario est simple : pour la journée de l'Europe, le 9 mai, le collège souhaite publier sur son site Internet une série d'articles sur les villes de l'UE. L'exemple choisi est celui de Strasbourg. Ce scénario est réaliste et correspond aux attendus du programme. Il permet de travailler seul ou à plusieurs (compétence « Coopérer-mutualiser »).

L'élève doit rédiger son article à partir de documents présents dans la double page mais aussi de « ressources en + » qui renvoient à d'autres documents du manuel ou consultables en ligne.

Le doc. 1 est une carte des sites de l'UE à Strasbourg. Elle montre aussi le caractère transfrontalier de la ville. Le doc. 2 est un texte présentant le parcours d'Europe. Le doc. 3 est une photographie du quartier européen de Strasbourg. Le doc. 4 est un texte sur la frontière à Strasbourg, le doc. 5 une photographie de la passerelle des Deux-Rives entre Strasbourg et Kehl.

ACTIVITÉ

Strasbourg est une ville française qui se situe en Alsace, le long de la frontière allemande. C'est une ville dont l'histoire se confond avec celle de l'UE, notamment à travers les relations difficiles entre l'Allemagne et la France. C'est pourquoi elle a été choisie pour accueillir des institutions de l'UE et symboliser la réconciliation puis la paix entre les peuples européens. À Strasbourg se situent trois institutions européennes : le Parlement européen, le Conseil de l'Europe et la Cour européenne des droits de l'Homme. Le « Parcours

d'Europe » permet de découvrir ces institutions, mais aussi les autres lieux d'Europe comme le Centre européen de la Jeunesse ou le siège de la chaîne Arte.

Strasbourg est une ville très intégrée au territoire européen. En effet, elle se situe le long du Rhin qui forme la frontière avec l'Allemagne. C'est une ville frontalière qui entretient de nombreux liens avec l'Allemagne et notamment avec la ville voisine de Kehl située sur l'autre rive du Rhin. Une passerelle destinée aux piétons permet de relier les deux villes. La ligne de tramway D a été étendue vers l'Allemagne en 2007, avec la construction d'un nouveau pont sur le Rhin. Elle permet de relier les deux rives et les deux pays. C'est aujourd'hui la ligne la plus utilisée de Strasbourg, en particulier par les frontaliers, qui travaillent dans le pays voisin ou vont y faire leurs achats.

PP. 344-345 ÉTUDE DE CAS UNE RÉGION TRANSFRONTALIÈRE : LA « GRANDE RÉGION »

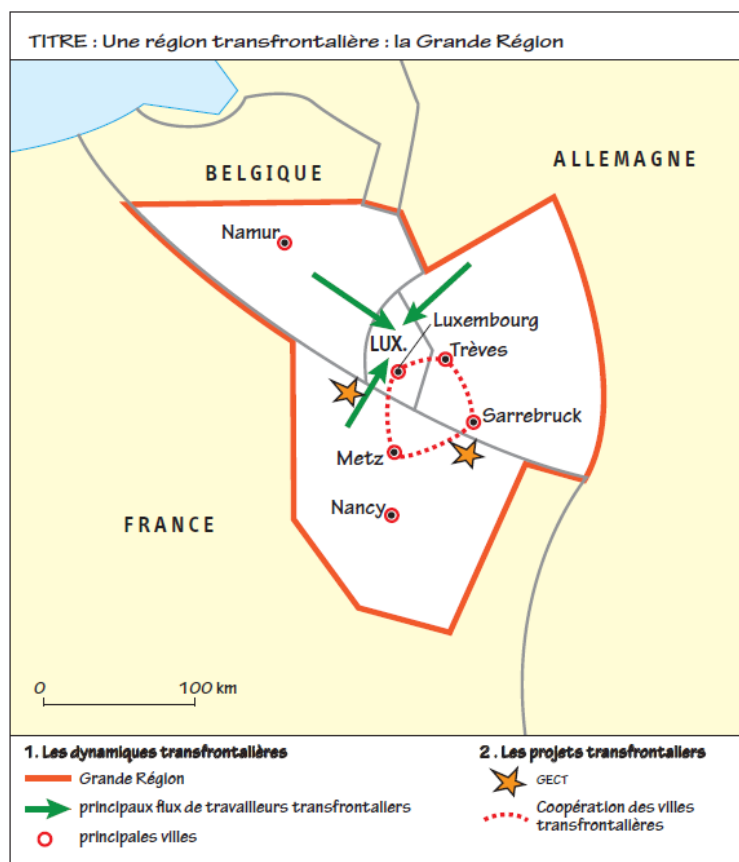
Cette double page permet de montrer la vie des habitants d'une région transfrontalière en s'appuyant sur l'exemple de la Grande Région qui réunit les régions de la Lorraine française, de la Wallonie belge, de la Rhénanie-Palatinat et de la Sarre allemande et le Luxembourg. Certaines actions menées par la Grande Région au service des habitants sont aussi montrées.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les régions d'Europe qui composent la Grande Région sont la Wallonie située en Belgique, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat en Allemagne, la Lorraine en France et le Grand-Duché du Luxembourg.
2. Les travailleurs transfrontaliers se dirigent surtout vers le Luxembourg (197 000 au total en 2019) parce que c'est le territoire le plus riche de la Grande Région et qu'il offre de nombreux emplois bien rémunérés.
3. Le projet Mobiregio vise à favoriser les déplacements transfrontaliers en donnant aux habitants le maximum d'informations sur l'offre de transport qui existe à l'échelle de la Grande Région. Un guide français-allemand-luxembourgeois a été émis en place pour faciliter la communication entre les habitants de la Grande Région. Il existe aussi des coopérations entre des villes transfrontalières : Metz en Lorraine, Luxembourg dans le Grand-Duché, Trèves en Rhénanie-Palatinat et Sarrebruck en Sarre. En Sarre allemande, les parents sont incités à apprendre à leurs très jeunes enfants le français, langue de la Lorraine, de la Wallonie et du Luxembourg. Les autres domaines de coopération sont : l'économie, le tourisme ou encore la recherche.
4. De nombreuses autoroutes traversent la Grande Région mais relient aussi les régions et les villes qui s'y trouvent. Cela favorise les échanges à l'intérieur de la Grande Région en les rendant concrètement possibles.

Parcours 2



RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Strasbourg est intégrée à l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau et à l'agglomération transfrontalière.
2. La Grande Région appartient à la mégalopole européenne. Elle bénéficie donc du réseau de transport le plus puissant d'Europe, sur l'axe Rotterdam-Milan.
3. La France fait partie des Eurorégions suivantes : la Grande Région, Alpes-Méditerranée, Pyrénées-Méditerranée et Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre.
4. La France est bien intégrée aux réseaux de transport européens car elle est traversée par un grand axe de transport Nord-Sud des pays de l'Europe du Nord vers le Sud de l'Europe via Lille, Marseille, Paris et Lyon. Il est complété par l'axe de Paris à la frontière espagnole via Bordeaux et l'axe Est-Ouest entre Barcelone et Milan via Marseille.
5. À l'est de l'Europe, les réseaux sont beaucoup plus lâches et les axes orientés principalement Est-Ouest, permettant de relier ces pays de l'Est de l'Europe au cœur de l'UE.

PP. 348-349 CROQUIS L'ORGANISATION DU TERRITOIRE DE L'UNION EUROPÉENNE

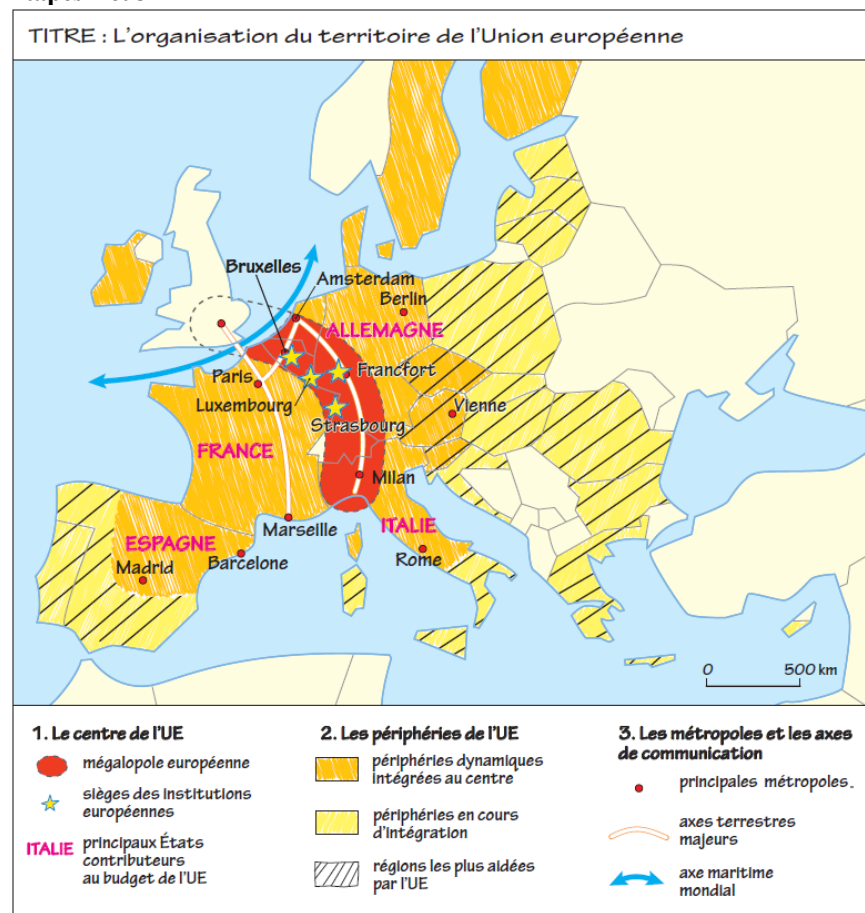
Cette double page a pour vocation de travailler la compétence « Pratiquer différents langages » en amenant l'élève à construire un croquis de l'organisation du territoire de l'Union européenne. La page de gauche prépare la réalisation de ce croquis en trois étapes : du prélèvement d'informations au croquis complété en passant par l'organisation de la légende. Sur le page de droite figure le croquis à compléter mais aussi un exercice permettant à l'élève de changer de langage.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Étape 1

- a. Des aplats de couleurs, limités par les frontières des États, permettent de représenter les territoires de l'UE.
- b. Les deux axes terrestres majeurs se situent en France et en Allemagne.
- c. Les régions les plus aidées de l'UE se situent en Europe de l'Est et du Sud.

Étapes 2 et 3



RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

Les pièces de l'A350 sont fabriquées dans trois pays de l'UE : l'Allemagne, la France, l'Espagne ainsi qu'au Royaume-Uni. L'assemblage final des pièces de l'avion se déroule à Toulouse en France.

Doc. 3

1. La France est un carrefour de l'Europe car de grands axes de transport la traversent du Nord au Sud permettant ainsi de relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud et aussi parce qu'elle est une porte d'entrée possible pour les marchandises en provenance ou à destination du monde via ses façades maritimes.

2. La France est aussi le finistère de l'UE car elle se situe à la pointe ouest de l'UE et de la mégapole européenne et que de ce fait elle borde l'océan Atlantique.

P. 353 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 1

1. Ce document est un dessin de Tjeerd Royaards, dessinateur hollandais, paru sur le site Cartooning for peace, le 10 mars 2020. Il a pour thème la double crise que connaît l'Union européenne en mars 2020.

2. En 2020, l'UE est confrontée à la crise sanitaire de la COVID-19. Le dessin montre des hommes masqués et portant des combinaisons utilisées lors des pandémies. Ils installent une barrière barbelée pour mettre l'UE en quarantaine. Cette partie du dessin fait référence à la fermeture des frontières de la plupart des pays de l'UE lors de la première vague du coronavirus. La deuxième crise à laquelle l'UE est confrontée en 2020 est une crise migratoire. En effet, suite à la guerre qui éclate en Syrie en 2015, de nombreux Syriens cherchent à se réfugier en Europe. Mais la réaction de certains pays de l'UE, en particulier la Hongrie de Victor Orban, est de fermer leurs frontières comme le montrent les barbelés et le drapeau de l'UE sur lequel est écrit « Restez dehors »

3. Face à la crise de la COVID-19, les pays de l'UE ont notamment : fermé leurs frontières pour ralentir la diffusion de la pandémie, transporté des patients vers des hôpitaux d'États membres capables de les accueillir ou encore développé des méthodes de tests.

4. La solidarité entre les pays membres (transport de patients, aides entre les pays de l'UE, etc.) correspond aux valeurs d'entraide et de solidarité de l'UE. En revanche, la fermeture des frontières internes de l'UE lors de la crise de la COVID-19 va à l'encontre de la libre circulation des personnes, principe majeur de l'UE. Il en va de même pour la fermeture des frontières de certains pays de l'UE aux réfugiés, qui va à l'encontre de valeurs de l'UE comme le respect de la dignité humaine ou le respect des droits de l'Homme.

P. 354 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 2

1. Ce pont doit être construit en Croatie, sur la côte adriatique. Il doit relier le continent, près de Komarna, à la péninsule de Peljesac près de Brijesta.

2. Ce pont a été construit pour contourner la zone de 20 kilomètres interrompant le territoire croate par la Bosnie-Herzégovine. Le passage de cette frontière est en effet très long et contraignant car il faut passer quatre postes frontières successifs, ce qui engendre de longues files d'attente.

3. L'UE finance une grande partie de ce projet (357 millions sur 420 millions d'euros), soit 85 % des dépenses.

4. Ce pont s'intègre dans la politique de cohésion des territoires de l'UE, en particulier le Fonds de cohésion qui finance des projets consacrés aux infrastructures de transports. Il répond aussi au principe du soutien des pays les plus riches de l'UE aux pays les moins riches (la Croatie fait partie des régions de l'UE où le PIB par habitant est le plus faible, moins de 68 % de la moyenne de l'UE, voir la carte 1 p. 338).

P. 355 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

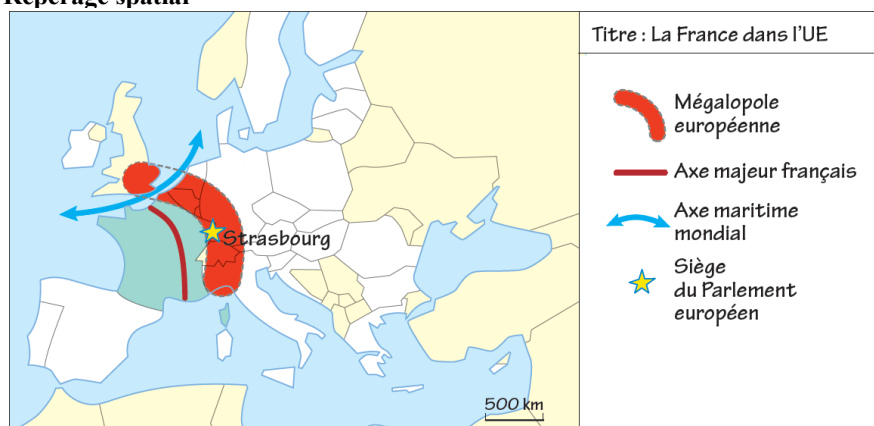
1. Quelles sont les caractéristiques et les politiques communes aux États de l'UE ?
2. Les connecteurs logiques utilisables sont : « Tout d'abord » et « De plus ».

3. L'UE est tout d'abord une association d'États. Elle compte 27 États membres. Elle ne correspond pas aux limites du continent européen qui est bien plus vaste et dont il est difficile de définir les limites notamment vers l'est. Les 27 États membres partagent des principes et des valeurs communes, par exemple le pluralisme, la tolérance et la justice au service de la paix. Ils forment ensemble un vaste marché où les hommes et les marchandises peuvent circuler librement. Certains États de l'UE ont décidé de renforcer leur coopération. Les 29 États membres de l'espace Schengen autorisent la libre circulation des personnes et harmonisent les contrôles des voyageurs au sein de l'espace constitué par ces États. Les 21 États de la zone euro partagent la même monnaie. Plusieurs autres États sont candidats pour devenir des États membres de l'UE.

De plus, l'UE met en place des politiques communes pour réduire les inégalités. Alors que les grandes régions urbaines de la mégalopole concentrent la richesse, les régions rurales ou isolées de l'Est et du Sud de l'UE sont moins développées et constituent les périphéries de l'UE. Pour remédier à ces inégalités, l'UE mène une politique régionale de cohésion. Elle vise à favoriser le développement économique des régions les plus pauvres en finançant des projets comme la construction d'infrastructures de transport ou de nouvelles activités industrielles ou tertiaires. Elle soutient aussi les coopérations transfrontalières, c'est-à-dire des actions communes entre des régions voisines situées de part et d'autre d'une frontière. De même, elle favorise l'émergence d'un vaste réseau de transport à l'échelle de l'UE en finançant des aménagements, afin de favoriser les circulations des hommes et des marchandises.

4. Grâce à l'ensemble de ces actions, l'UE renforce son unité. Cependant, la décision du Royaume-Uni de quitter l'UE par le « Brexit » fait désormais planer une ombre sur la suite de la construction européenne et la possibilité pour l'UE de s'imposer durablement comme le territoire de référence et d'appartenance des États membres et de leurs habitants.

Repérage spatial



Chapitre 17 La France et l'Europe dans le monde

La logique du chapitre

Ce chapitre constitue le deuxième et dernier sous-thème du thème 3 « La France et l'Union européenne ». Les douze doubles pages rendent compte de l'influence multiforme exercée par la France et l'Europe dans le monde, et de ses limites. Elles permettent l'acquisition progressive de compétences à partir de pratiques pédagogiques en accord avec les nouveaux programmes (de l'étude de cas à la tâche complexe), tout en respectant l'autonomie pédagogique des enseignants.

Le chapitre permet, conformément au programme, de « poser la question de la place et du rayonnement culturel, géopolitique économique, de la France et de l'Europe dans le monde, qu'on examine à partir d'exemples concrets ». Le choix a été fait de documents les plus proches possible des centres d'intérêt des élèves.

Le chapitre s'organise de la façon suivante : un dossier sur l'influence géopolitique et économique de la France (pp. 358-359) ; une tâche complexe intitulée « L'influence culturelle de la France dans le monde » (pp. 360-361) ; une double page « Arts et géo » qui permet de préciser le propos en étudiant le retentissement planétaire de l'incendie de Notre-Dame-de-Paris, symbole du rayonnement de la France dans le monde (pp. 362-363). Ces pages sont complétées d'une double page de cours de manière à permettre à l'enseignant d'élargir le propos (pp. 364-365). Là encore, l'articulation des échelles est privilégiée. L'influence de l'Union européenne est ensuite étudiée à l'aide de deux dossiers intitulés « L'UE : une puissance économique mondiale » (pp. 366-367) et « L'influence de l'UE et ses limites » (pp. 368-369), ainsi que d'une carte à l'échelle mondiale qui permet de resituer l'UE dans les pôles de puissance mondiaux (pp. 370-371), tandis qu'une double page de cours (pp. 372-373) permet de faire le point de manière claire et concise.

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Frédéric Charillon (dir.), *La France dans le monde*, CNRS Éditions, 2021.
- « L'Europe face au choc des migrations », Revue *Questions internationales*, n° 97, mai-juin 2019.
- Jean-Christophe Gay, *La France d'Outre-mer. Terres éparses, sociétés vivantes*, Armand Colin, « Collection U », 2021.
- Jean-Dominique Giuliani, *La Grande bascule : le XXI^e siècle européen*, Éditions de l'École de guerre, 2019.
- Ariane Poissonnier, *Atlas de la francophonie. Le français, plus qu'une langue*, Autrement, 2021.
- « Union européenne : du projet à la crise », *Carto*, n° 51, janvier-février 2019.

Sitographie

- Édouard Simon, « La « souveraineté européenne » : un projet français pour l'Europe ? », www.areion24.news, 18 mars 2021.
- Site de la Fondation Robert Schuman, Centre de recherches et d'études sur l'Europe :
 - Dossier « L'Europe dans la mondialisation », <https://www.robert-schuman.eu/questions-d-europe/296-l-europe-dans-la-mondialisation-risques-et-atouts>
 - Dossier « L'Union européenne dans le monde », <https://www.robert-schuman.eu/fr/t-5-l-union-europeenne-dans-le-monde/1/1/>
- Site Vie publique (anciennement Documentation française), Dossier « Francophonie et rayonnement culturel », <https://www.vie-publique.fr/eclairage/274026-francophonie-et-rayonnement-culturel>

Pour les élèves

- Franceinfo, « Classement des grandes puissances économiques : la France perd encore une place », <https://www.francetvinfo.fr/monde/inde/classement-des-grandes-puissances-economiques-la-france-perd-encore-une-place-2844317.html>, 10 juillet 2018.
- Géopoliticus-Lumni, « Comment la France peut-elle être la 2^e puissance maritime mondiale ? » <https://www.youtube.com/watch?v=y96imaHPaPo>, 22 octobre 2020.
- Franceinfo, « Protectionnisme : la faiblesse de l'Europe », <https://www.francetvinfo.fr/monde/chine/protectionnisme-la-faiblesse-de-l-europe-3195035.html>, 17 février 2019.

Filmographie

- « Adults In The Room » de Costa-Gavras, 2019. Le film de la crise grecque.
- « Françafrique » de Patrick Benquet, Compagnie des Phares et Balises, 2011.
- Cartes sur table : comprendre les migrations vers l'Europe, 2015 : http://www.lemonde.fr/europe/video/2015/05/19/cartes-sur-table-comprendre-les-migrations-vers-l-europe-4636415_3214.html

Cette double page permet aux élèves d'observer deux aspects de l'influence de la France et de l'Europe dans le monde.

Quelques données statistiques majeures (en haut à droite) permettent à l'enseignant de donner aux élèves des repères chiffrés sur l'importance de la France et de l'Europe dans le monde.

L'influence française est illustrée à partir d'une photo du musée du Louvre d'Abu Dhabi aux Émirats arabes unis (doc. 1). Elle illustre le prestige culturel de la France, son expertise en matière de muséographie et la richesse des collections du Musée du Louvre. Cette exportation du savoir-faire français dans le domaine culturel s'inscrit parfaitement dans ce qu'on appelle le *soft power*.

La deuxième photo illustre quant à elle le rôle de l'Europe dans le monde, dans le domaine politique, économique et scientifique. Elle témoigne du fait que, dans ces domaines, l'Europe constitue à des degrés divers un pôle de puissance en mesure de se livrer à une compétition avec les États-Unis, mais aussi avec les puissances émergentes dans le domaine de l'aérospatial, comme la Chine. Mis en service en 1968, le centre spatial de Kourou en Guyane française est idéal pour placer en orbite les satellites géostationnaires du fait de sa latitude très proche de l'équateur. Il joue un rôle essentiel dans le lancement des satellites du programme Galiléo dont l'objectif est de limiter la dépendance à la fois politique, militaire, et économique de l'UE face au GPS des États-Unis car les Américains peuvent bloquer tout en cas de conflit grave avec l'Europe. Si l'essentiel des engins lancés à partir de Kourou sont européens (Ariane, Vega...), certains ne le sont pas comme les satellites de la firme américaine Amazon lancés début 2026.

PP. 358-359 DOSSIER L'INFLUENCE GÉOPOLITIQUE ET ÉCONOMIQUE DE LA FRANCE

Ce dossier présente les formes de l'influence géopolitique et économique de la France dans le monde à l'aide de textes (doc. 1 et 4) qui permettent de bien comprendre son influence économique et politique. Une publicité (doc. 2), une carte (doc. 3), une photo (doc. 5) en donnent des images concrètes.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. La mondialisation permet aux entreprises françaises de se développer en accédant à des marchés étrangers par définition beaucoup plus vastes que le simple marché intérieur. Combiné aux IDE entrants sur le territoire, qui se concrétisent par la création de filiales de sociétés étrangères (bureaux, usines), cela permet de créer des emplois et d'accéder à des technologies mises au point à l'étranger.

2. Les secteurs du luxe (LVMH, Hermès, Dior, Chanel...), de l'aéronautique (EADS-Airbus, Safran), de l'agroalimentaire (Danone, mais aussi le vin), de la chimie (Air Liquide ; énergie et pétrochimie : TotalEnergies ; chimie fine, cosmétiques : L'Oréal, doc. 3 p. 365), des logiciels (Ubisoft..., doc. 2), mais aussi de la banque (BNP Paribas), de l'assurance (Axa), de la grande distribution (Auchan, Carrefour), du bâtiment (Vinci, Bouygues) sont particulièrement présents et connus à l'étranger. De grandes multinationales françaises réalisent les trois quarts de leurs ventes à l'international, essentiellement en Europe, mais aussi en Amérique du Nord. Elles sont aussi présentes, même si c'est dans une moindre mesure, en Asie, en Afrique et au Moyen-Orient.

3. Les forces françaises sont prépositionnées dans deux types de territoires : les possessions françaises d'Outre-mer (Antilles, Guyane, Réunion, Mayotte, Polynésie française et Nouvelle-Calédonie), et des États qui sont généralement, Émirats arabes unis exceptés, d'anciennes colonies françaises. En outre-mer, il s'agit des forces de souveraineté : la France exerce à travers elles sa souveraineté sur ces territoires et assure la protection du territoire et de la population. Ailleurs, elles sont déployées en vertu d'accords bilatéraux et sont chargées de participer à la protection des ressortissants français souvent nombreux sur place et d'assurer la présence militaire française, éventuellement d'intervenir en cas de problème dans le pays ou la région.

L'opération nationale Chammal en Irak et en Syrie a pour objectif de lutter contre les terroristes islamistes (Daech) qui déstabilisent ces pays en raison de la faiblesse des États concernés et sont souvent les points de départ des terroristes qui opèrent dans les pays occidentaux, notamment la France.

Les opérations Corymbe dans le Golfe de Guinée et Atalante dans l'océan Indien sont des opérations de lutte contre la piraterie. Cette dernière constitue un danger pour le commerce international (prise d'otages, vol de conteneurs, disparition de navires...) et pour l'exploitation du pétrole offshore (golfe de Guinée). Dans l'océan Indien, cette opération est menée sous l'égide de l'UE car il s'agit de protéger une des grandes voies maritimes menant de l'Asie à l'Europe. Dans le golfe de Guinée, il s'agit d'une opération nationale, pour protéger les intérêts français nombreux dans la région (groupe TotalEnergies, prises d'otages sur les plateformes offshore).

4. La France est membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU et à ce titre, dispose d'un droit de veto. L'ONU constitue une tribune pour la France pour diffuser ses valeurs, notamment sur les droits de l'Homme et la paix dans le monde. Elle permet à la France d'inspirer des traités (TICE, 1998) ou des déclarations de principe (Déclaration universelle des droits de l'Homme) œuvrant en leur faveur.

5. Les relations de la France avec le Liban sont anciennes et étroites, ce qui justifie l'aide envoyée par la France à la suite des deux explosions dans un entrepôt contenant du nitrate d'ammonium dans le port de Beyrouth le 4 août 2020. Cette catastrophe industrielle d'une rare violence a fait 210 morts, plus de 6 500 blessés et de très importants dégâts matériels estimés à 3 à 5 milliards de dollars dans le centre de la capitale libanaise : près de la moitié de la ville a été détruite ou endommagée, et 300 000 personnes se sont retrouvées sans abri. Cet accident prend un tour d'autant plus dramatique qu'il intervient alors que le Liban connaissait une crise économique, sociale et politique très profonde, encore aggravée par la pandémie de la COVID-19.

Les fondements qui lient la France au Liban sont religieux du fait de la présence ancienne d'une communauté chrétienne (Maronites), politiques du fait du rôle important qu'a joué la France dans la formation de l'État libanais au XX^e siècle, culturels du fait de la proximité linguistique (40 % des Libanais parlent français), diplomatiques et militaires car la France joue un rôle protecteur envers ce petit pays

situé dans une région où les tensions sont nombreuses (conflit israélo-palestinien, Iran). On pourra utilement se référer au lien suivant pour lire un article et voir une vidéo précisant la nature des relations qui unissent la France au Liban : <https://www.lesechos.fr/monde/afrique-moyen-orient/france-liban-les-raisons-dune-relation-speciale-en-5-points-1231977>

L'aide de la France a notamment pris la forme de l'envoi du porte-hélicoptères amphibie *Tonnerre*, avec deux hélicoptères et plus de 700 hommes et femmes à son bord. Ils ont pour mission de remettre en état ce qui peut l'être pour que l'aide internationale puisse transiter, notamment, par ce port. Le *Tonnerre* apporte aussi des centaines de tonnes de fret : eau, farine, nourriture, médicaments, mais aussi des matériaux. Des engins et des appareils de chantiers, comme des grues, pour aider les Libanais à reconstruire la ville.

Parcours 2

L'influence économique de la France (doc. 1 et 2)	L'influence géopolitique de la France (doc. 3, 4 et 5)
- Puissance exportatrice - Entreprises présentes à l'étranger - Émission et réception d'IDE	- Présence militaire en Outre-mer et dans certains pays - Interventions militaires à l'étranger avec l'ONU, l'UE - Forte activité à l'ONU, siège permanent au Conseil de sécurité - Liens forts et anciens avec certains pays (Liban)

P. 360-361 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT L'INFLUENCE CULTURELLE DE LA FRANCE DANS LE MONDE

Cette double page permet à l'élève de s'exercer à la réalisation d'une tâche complexe. Le scénario se veut simple, clair, stimulant. Il ne s'agit donc pas d'un scénario artificiel mais bien d'un travail mettant en perspective les connaissances scientifiques acquises grâce aux documents contenus dans la double page et aux « ressources + » signalées en page de gauche, mais aussi à des ressources externes au CDI, en bibliothèque ou sur Internet, que les élèves devront chercher par eux-mêmes. Les enseignants pourront donc constituer des groupes de travail de 3 à 4 élèves en prenant bien soin de placer des élèves de niveau variable dans chaque groupe. Ces groupes auront comme objectif de construire leur savoir en autonomie. Les documents proposés dans cette double page se veulent donc un point de départ. La forme prise par la production finale est laissée au choix des élèves. L'objectif est leur réussite par l'autonomie. Toutefois, la rubrique « Coup de pouce » permet de placer l'élève initialement en difficulté sur de bons rails tout en lui laissant une part importante d'autonomie. Grâce aux documents proposés (doc. 1 : texte sur le rayonnement culturel de la France illustré par une affiche du Festival de Cannes ; doc. 2 : graphique montrant la répartition géographique des Français à l'étranger ; doc. 3 : carte monde des espaces de la francophonie ; doc. 4 : Publicité portant sur la gastronomie française ; doc. 5 : photo de la longue file de touristes, souvent étrangers, attendant de visiter le musée du Louvre), les élèves pourront observer les multiples formes de l'influence et de l'attractivité culturelles de la France dans le monde.

ACTIVITÉ

Proposition de plan à suivre pour les élèves pour un texte rédigé :

I. Les formes de l'influence culturelle de la France dans le monde

a. L'influence culturelle : information, rayonnement culturel et exportation de produits culturels français (cinéma, architecture, image culturelle)

b. Le français et les Français de l'étranger, vecteurs de l'influence française

c. L'attractivité du mode de vie et du territoire français

II. Les espaces privilégiés de l'influence culturelle de la France

a. L'Europe

b. L'Afrique et les anciennes colonies françaises

c. Les pays occidentaux non européens

III. Les limites de l'influence culturelle de la France

a. La France n'est jamais au premier rang

b. Une influence qui décline : rôle de l'anglais par exemple

a. De vastes portions de la planète sont peu concernées par l'influence culturelle de la France.

PP. 362-363 ARTS ET GÉO NOTRE-DAME DE PARIS, SYMBOLE DU RAYONNEMENT DE LA FRANCE

Cette double page permet d'effectuer un zoom sur le rayonnement culturel de la France dans le monde tel qu'il a été mis en évidence lors de l'incendie dramatique de la cathédrale Notre-Dame de Paris, monument emblématique de la capitale, abondamment visité par les touristes lors de leur séjour à Paris et connu à ce titre dans le monde entier. Cet ensemble de documents réunit une fiche d'identité précisant quelques caractéristiques du monument (doc. 1), une carte rendant compte de la diffusion de l'art gothique dans toute l'Europe à partir de la France (doc. 2), une photo de touristes étrangers photographiant Notre-Dame de Paris (doc. 3), des Unes de journaux anglais (*The Daily Telegraph*), américain (*The New Yorker*) et de *Courrier International* du jour ou de la semaine de l'incendie (doc. 4), un texte extrait du quotidien britannique *The Guardian* à propos de l'incendie (doc. 5), et enfin un tableau statistique illustrant l'ampleur et l'origine planétaire des dons en faveur de la reconstruction.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Notre-Dame de Paris est une cathédrale, c'est-à-dire l'église principale du diocèse, où officie la plupart du temps un évêque, et plus précisément ici l'archevêque de Paris, dans le cadre du culte catholique. Elle est particulièrement impressionnante par ses dimensions (cf. tableau), qui lui permettent d'accueillir jusqu'à 9 000 personnes. Sa construction s'est étendue sur près de 200 ans, entre 1163 et 1345, donc entre le XII^e et le XIV^e siècle. Elle a connu d'importantes restaurations au XIX^e siècle sous l'impulsion de Viollet-le-Duc, auquel on doit notamment la flèche qui, malgré son caractère récent, est constitutive de l'image de la cathédrale.

Cette église monumentale est particulièrement représentative de l'art gothique, dont le Bassin parisien est le berceau à partir duquel cet art, à la fois civil et religieux, s'est diffusé dans toute l'Europe, ce qui rend compte du rayonnement culturel de la France, notamment au Moyen-Âge. Cet art s'est diffusé même dans des régions éloignées du continent, comme la Pologne à l'est, l'Espagne et l'Italie au sud, ou encore la Scandinavie au nord.

2. Notre-Dame de Paris fait partie, au même titre que la Tour Eiffel, le Louvre ou le château de Versailles des monuments emblématiques dont la visite rythme de manière quasi obligée le parcours de chacun des touristes qui vient visiter Paris, capitale qui fait partie des plus visitées du monde.

3. Les images particulièrement frappantes de l'incendie ont fait le tour du monde comme en témoignent les Unes du *Daily Telegraph* et du *New Yorker*. Si le premier est un quotidien, le second est un hebdomadaire : le fait qu'il ait choisi d'illustrer sa Une par cette image rend compte du fait que ce fut l'événement le plus frappant de la semaine, même vu des États-Unis. Ces deux journaux ont choisi de donner une première place à un événement qui se situe pourtant à l'étranger, en sachant qu'il serait néanmoins considéré comme important par leurs lecteurs. Cette idée est confortée par le caractère international de l'afflux des dons en faveur de la reconstruction de la cathédrale. Ces dons sont aussi impressionnants par le nombre de donateurs concernés, à savoir plusieurs centaines de milliers à l'échelle de la planète, et par le nombre de pays concernés, 78 % des 195 pays de la planète comptant dans leurs rangs des donateurs. La beauté du monument, son caractère emblématique de Paris, ville très touristique fréquentée par des touristes du monde entier expliquent l'intensité de cette émotion et son caractère planétaire.

4. Notre-Dame de Paris fait partie du patrimoine culturel des Européens pour plusieurs raisons. Elle occupe une place particulière dans l'histoire artistique du continent car elle est un des monuments les plus réussis de l'art gothique, présent partout en Europe et dont elle constitue un des archétypes. Elle a joué un rôle important dans l'histoire politique du continent car elle a abrité des événements importants (mariages princiers) qui rendent compte des alliances familiales et politiques unissant les dynasties royales qui ont régné en Europe, ou a été le lieu de discours majeurs rythmant l'histoire de l'Europe et le destin commun des peuples européens (libération de Paris à laquelle les Britanniques ont tant contribué). Le monument de la littérature française et européenne qu'est *Notre-Dame de Paris* de Victor Hugo, popularisé par le film de Jean Delannoy (1956) avec Gina Lollobrigida et Anthony Quinn, a également contribué à faire connaître la cathédrale à tous les Européens, et pas seulement à un public cultivé. Enfin, l'attractivité touristique de Paris auprès des Européens leur a souvent permis de visiter la cathédrale et de ressentir des émotions esthétiques fortes, parfois immortalisées dans leurs albums photo.

5. L'incendie de Notre-Dame est emblématique de l'influence culturelle de la France en Europe et dans le monde comme en témoigne l'intense émotion qu'il a suscitée sur le continent, mais aussi dans le reste du monde. Les Unes des journaux, partout dans le monde, se sont fait l'écho, souvent horrifié, toujours attristé, de cet événement dramatique qui a failli détruire entièrement la cathédrale. Les dons pour la reconstruction ont afflué du monde entier : près de 80 % des pays de la planète comptent des donateurs.

Si les Européens y ont été particulièrement sensibles en raison du rôle majeur de la cathédrale dans l'histoire du continent, qu'elle soit architecturale – avec l'art gothique dont elle est un monument emblématique –, littéraire et cinématographique (*Notre-Dame de Paris*, de Victor Hugo, et le film éponyme de J. Delannoy), et même politique (mariages royaux, Libération de Paris), ils ont partagé cette émotion avec des Américains, des Chinois ou des Japonais qui, comme eux, ont pu visiter la cathédrale à l'occasion de leurs séjours touristiques.

PP. 364-365 COURS 1 LA FRANCE DANS LE MONDE

Cette double page propose une synthèse qui s'appuie notamment sur des exemples concrets étudiés dans les dossiers. Elle permet d'élargir le propos, de le généraliser tout en précisant certains points. Chaque paragraphe renvoie à des connaissances travaillées dans les pages précédentes ou à des documents de la double page.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 3. L'entreprise française L'Oréal : leader mondial des cosmétiques

1. L'Oréal est une firme transnationale car ses activités se déploient dans au moins cinq pays différents. Les pays où elle n'est pas implantée sont peu nombreux, pauvres (Soudan, Centrafrique) ou soumis à des embargos politiques (Iran).

2. Ses sites de production sont présents dans tous les continents. L'Europe de l'Ouest, au premier chef la France, est de loin la région qui en abrite le plus grand nombre. C'est d'ailleurs en Europe de l'Ouest que ses parts de marché sont les plus importantes. Viennent ensuite l'Amérique du Nord et l'Asie. L'Oréal est donc surtout présente dans les régions les plus riches, fortement consommatrices de produits cosmétiques.

Doc. 4 L'influence diplomatique de la France

Les missions de la diplomatie française sont de deux ordres. Il s'agit d'abord de protéger les intérêts nationaux hors du pays, notamment de protéger les ressortissants français à l'étranger, mais aussi les entreprises françaises, en leur fournissant des services par l'intermédiaire des consulats notamment. Ensuite, la diplomatie française joue un rôle important pour assurer et augmenter le

rayonnement de la France à l'étranger, qu'il soit politique, culturel (arts et sciences) ou économique, en aidant par exemple les entreprises françaises à s'implanter.

PP. 366-367 DOSSIER L'UE : UNE PUISSANCE ÉCONOMIQUE MONDIALE

Ce dossier illustre les différents aspects de la puissance économique de l'UE, laquelle s'exerce à travers ses entreprises (doc. 1 et 2), sa participation au commerce mondial (doc. 3, 4 et 5) et son influence dans la définition des règles régissant le commerce international (doc. 3). Deux photos (doc. 1 et 5), un tableau (doc. 2), un texte (doc. 3) et une carte (doc. 4) permettent d'en donner une idée claire, à la fois synthétique et précise.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Il s'agit d'une carte portant sur la place de l'UE dans le commerce mondial. Les données proviennent de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et datent de 2025.

2. Les cercles représentent la valeur totale du commerce international (importations et exportations) effectué par chacune des régions représentées. On distingue dans chaque cercle la part du commerce réalisé avec l'UE. Les flèches décrivent la valeur des flux entrants et sortants entre les différentes régions. Elles permettent de repérer les régions qui commercent le plus ensemble et éventuellement les déséquilibres commerciaux qui caractérisent ces échanges.

3. L'UE est une grande puissance commerciale car c'est elle, avec l'Asie, qui effectue en valeur le plus important commerce international. On remarque que l'UE est la région du monde où la part du commerce intrazone est la plus élevée, en raison du nombre important de pays membres de l'UE, de leur richesse, de leur tradition commerciale ancienne et de la liberté commerciale qui existe entre ces pays du fait de la construction communautaire. D'autre part, l'UE commerce avec toutes les autres régions du monde. Ces partenaires privilégiés restent cependant les grands pôles de l'économie mondiale, à savoir l'Asie et l'Amérique du Nord avec laquelle la structure des échanges lui est plus favorable.

4. Le commerce de l'UE s'appuie d'un point de vue économique sur le poids du marché communautaire, incontournable en raison de sa puissance. Il lui donne les moyens de favoriser la signature de traités commerciaux favorables à ses intérêts et, au moins dans le discours, en phase avec ses valeurs. Dans le doc. 5, l'outil portuaire est représenté par Rotterdam et la *Northern Range*, et plus particulièrement un porte-conteneurs, navire qui s'est avéré indispensable à l'avènement de la mondialisation contemporaine en permettant la massification des flux.

Les entreprises européennes, dont certaines sont très puissantes et font partie des 70 plus importantes du monde comme Volkswagen et BMW dans le secteur automobile, Shell et TotalEnergies dans le secteur énergétique, plus précisément pétrolier ou encore BNP Paribas dans le secteur de la banque, jouent un rôle majeur dans la présence économique de l'UE dans le reste du monde. Comme le montre le doc. 1, Mercedes est très présente en Chine, marché émergent incontournable.

5. Cette carte met en valeur la puissance de l'UE en mettant celle-ci au centre de la carte, et en centrant tous les flux sur elle. Ainsi, les échanges entre l'Amérique du Nord et l'Asie et les autres régions du monde ne sont pas figurés ce qui donne l'impression que l'UE est au cœur du commerce mondial et qu'elle est seule à commercer avec toutes les autres régions du monde.

Parcours 2

– La puissance économique de l'UE se base sur ses FTN. Les entreprises européennes, dont certaines sont très puissantes et font partie des 70 plus importantes du monde comme Volkswagen et BMW dans le secteur automobile, Shell et TotalEnergies dans le secteur énergétique et plus précisément pétrolier ou encore BNP Paribas dans le secteur de la banque, jouent un rôle majeur dans la puissance économique de l'UE. Elles lui permettent d'intégrer les flux commerciaux, en participant au commerce mondial par leurs exportations, mais aussi aux flux financiers de la mondialisation en opérant des IDE à l'étranger et en attirant des IDE vers l'UE. Comme le montre le doc. 1, Mercedes est très présente en Chine, marché émergent incontournable.

– L'UE est le premier pôle du commerce mondial car c'est elle, avec l'Asie, qui effectue en valeur le plus important commerce international. Elle représente près de 15 % des importations et exportations mondiales. Elle est la région du monde où la part du commerce intrazone est la plus élevée, en raison du nombre important de pays membres de l'UE, de leur richesse, de leur tradition commerciale ancienne et de la liberté commerciale qui existe entre ces pays du fait de la construction communautaire. D'autre part, l'UE commerce avec toutes les autres régions du monde. Ces partenaires privilégiés restent cependant les grands pôles de l'économie mondiale, à savoir l'Asie et l'Amérique du Nord.

– Les échanges de l'UE sont favorisés par des accords commerciaux et par la puissance de ses ports de commerce : le poids du marché communautaire, incontournable en raison de sa puissance, lui donne les moyens de favoriser la signature de traités commerciaux favorables à ses intérêts et, au moins dans le discours, en phase avec ses valeurs. Dans le doc. 5, l'outil portuaire est représenté par Rotterdam et la *Northern Range*, et plus particulièrement un porte-conteneurs, navire qui s'est avéré indispensable à l'avènement de la mondialisation contemporaine en permettant la massification des flux.

PP. 368-369 DOSSIER L'INFLUENCE DE L'UE ET SES LIMITES

Ce dossier illustre les différents aspects de l'influence de l'UE, laquelle s'exerce à travers ses interventions humanitaires (doc. 1 et 3), certaines des mesures prises dans le cadre de la pandémie (doc. 2) et son attractivité touristique (doc. 4). Les limites de son influence

transparaissent dans les difficultés qu'elle a rencontrées au début de la pandémie, l'hostilité de l'environnement international (doc. 2) et sa dépendance énergétique, notamment à l'égard de la Russie (doc. 5). Une photo (doc. 1), une couverture de document institutionnel (doc. 2), un texte (doc. 3), une carte (doc. 4) et un dessin humoristique (doc. 5) permettent d'en donner une idée claire, à la fois synthétique et précise.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les valeurs partagées par les pays de l'UE et diffusées par cette dernière sont des valeurs humanitaires, des droits de l'Homme, en conformité avec la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Le doc. 3 les précise : aides aux populations confrontées aux crises humanitaires, égalité femmes-hommes, émancipation des femmes, etc. Ces valeurs animent l'action de l'UE comme le montre le doc. 1 à travers le pont humanitaire mis en place par l'UE pour envoyer du personnel humanitaire et du matériel médical en Centrafrique, un des pays les plus pauvres de la planète, pour l'aider à lutter contre la COVID-19.

2. L'une des importantes limites de l'UE repose dans la fragilité de la cohésion entre ses membres, laquelle a été révélée avec violence lors de crises récentes comme la crise grecque, la crise des migrants ou le Brexit, ou encore au début de la pandémie lorsque les États, notamment en fermant leurs frontières de manière anarchique et en se faisant concurrence pour l'achat de masques, ont mis à mal le principe de solidarité. De tels problèmes font craindre la désintégration de l'UE, révèlent la fragilité de la construction communautaire. Toutefois, la suite des événements dans le contexte de la pandémie a mis en évidence une certaine résilience de l'UE, une capacité à rebondir dans l'adversité et face au risque de désintégration. La solidarité entre les membres a pleinement joué à travers le plan de relance communautaire (750 milliards d'euros), et la négociation groupée pour l'achat et la distribution des vaccins entre États membres.

3. L'Europe et l'UE sont de loin la première destination du tourisme international. Cette région du monde est petite en superficie, mais subdivisée en de nombreux pays dont la population est riche et friande de loisirs et de vacances à l'étranger. De nombreux touristes internationaux en Europe sont des Européens se rendant dans un autre pays européen, proche, bien relié par des réseaux de transport performants et présentant un niveau de vie et de sécurité élevé, recherché par les touristes occidentaux.

4. Cette caricature montre au premier plan, le Président de la Russie, Vladimir Poutine, le coude posé sur une vanne de gaz et s'exclamant « Vous voulez manger froid ? » et au 2^e plan les dirigeants européens, dont le président de la République française Emmanuel Macron, brandissant le drapeau européen et menaçant le dirigeant russe (« Va y'avoir des sanctions »). Un gazoduc relie les deux groupes d'acteurs, le gaz russe alimentant une cuisinière en Europe. Le dessin fait ici référence aux sanctions économiques mises en place par l'Union européenne contre la Russie à la suite de l'invasion russe de l'Ukraine déclenchée le 24 février 2022. Face à ces sanctions, le président Poutine menace de couper les livraisons de gaz à l'Europe. La scène met en avant la dépendance des pays européens vis-à-vis du gaz russe, considérée comme une faiblesse, et l'utilisation du gaz comme arme diplomatique par le Président russe. Malgré les menaces russes, les pays européens n'ont cessé de baisser leurs importations de gaz russe depuis 2022 et ont même décidé de les interdire en 2027 avec l'enlèvement du conflit russo-ukrainien.

Parcours 2

• Domaines :

- économique : puissance du marché communautaire
- politique : promotion de la démocratie et des droits de l'Homme
- culturel : valeurs, tourisme

• Limites

- économiques : déclin relatif, chômage
- politique : cohésion faible, concurrents puissants
- énergétique : dépendance

PP. 370-371 À L'ÉCHELLE DU MONDE L'UE ET LES PÔLES DE PUISSANCE MONDIAUX

L'UE fait partie des pôles de puissance mondiaux, c'est-à-dire des régions du monde dont le poids politique, économique et culturel s'exerce à l'échelle de la planète. Cette double page permet de replacer l'UE dans le contexte mondial pour mieux évaluer la réalité et les limites de sa puissance en la comparant à celle des autres pôles, à savoir l'Amérique du Nord et l'Asie orientale.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Les trois pôles majeurs de la mondialisation, la Triade, sont l'Amérique du Nord, l'Union européenne et l'Asie orientale.

2. L'UE appartient au G20, groupe informel qui réunit les vingt premières puissances économiques de la planète, car elle constitue une puissance économique majeure et parle au nom de tous les États membres en matière commerciale notamment.

3. Depuis le Brexit, la France est le seul membre de l'UE qui appartient au Conseil de sécurité de l'ONU en qualité de membre permanent. Comme tous les membres permanents du Conseil de sécurité, la France détient l'arme nucléaire.

4. Londres et Paris sont ce qu'on appelle des villes mondiales, c'est-à-dire des villes dont le rayonnement politique, économique et culturel dépasse l'échelle nationale et s'exerce à l'échelle de la planète.

5. Différents types de pays concurrencent l'UE.

Le premier d'entre eux est les États-Unis, superpuissance militaire, politique et économique, avec laquelle l'UE a des liens anciens et profonds, présente une dépendance militaire. Les États-Unis tendent à accorder moins d'importance à l'UE du fait de la montée en puissance de l'Asie. Le Japon est un autre pays développé concurrent de l'UE.

Le deuxième grand type de pays est constitué par les pays émergents : la Chine, l'Inde, le Brésil, le Mexique et l'Afrique du Sud. Leur croissance économique rapide en fait des concurrents de l'UE qui contribuent à diminuer son poids économique relatif à l'échelle mondiale. Cependant, c'est surtout la Chine, souvent désignée par l'expression « Atelier du monde » et qui apparaît de plus en plus comme une superpuissance économique et politique, qui concurrence l'UE.

C'est sur le terrain économique que la concurrence est la plus rude. Cependant, l'usage du *soft power* est aussi un moyen de concurrencer l'UE (influence culturelle notamment).

PP. 372-373 COURS 2 L'UE DANS LE MONDE

Cette double page propose une synthèse qui s'appuie notamment sur des exemples concrets étudiés dans les dossiers. Elle permet d'élargir le propos, de le généraliser tout en précisant certains points, parfois en les illustrant directement comme le doc. 1 (photo et texte) sur l'aide apportée par l'UE au Liban, pays en proie à une crise majeure aggravée par une catastrophe industrielle importante et les doc. 3 (texte) et 4 (dessin humoristique) sur le Brexit et la crise de la COVID-19. L'influence politique de l'UE est illustrée par une carte (doc. 2) sur ses partenaires privilégiés. Chaque paragraphe renvoie à des connaissances travaillées dans les pages précédentes ou à des documents de la double page.

Doc. 2

1. La politique européenne de voisinage (PEV) a pour objectif d'entourer l'Union européenne d'un cercle d'États amis afin d'en stabiliser les frontières. Lancée en 1995 sous le nom de processus de Barcelone, réactualisée au début des années 2000, elle concerne tous les États partageant une frontière terrestre ou maritime avec l'un des pays membres de l'UE, qu'ils soient situés à l'est, donc en Europe orientale et en Asie occidentale, ou au sud, donc en Afrique du Nord. Son objectif est de créer un espace de prospérité et de stabilité autour de l'UE en entretenant une coopération étroite avec des États qui n'ont pas vocation à y rentrer. Ces États sont le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, Israël, la Jordanie, l'Autorité palestinienne, le Liban, la Syrie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Moldavie, l'Ukraine et la Biélorussie.

2. Les pays qui participent à la politique européenne de voisinage se trouvent essentiellement sur les rives sud et sud-est de la Méditerranée, ainsi que dans le Caucase.

Doc. 4

Les petits personnages au centre du dessin représentent le virus de la COVID-19. Ils évoluent au sein d'une ville fortifiée, hérissée de remparts et de tours, désertée par ses habitants terrés chez eux (personnes masquées aux fenêtres). Le panneau UE semble proclamer l'unité de la réponse de l'UE face à la pandémie. Cependant, la configuration de la ville, faite de tours séparées les unes des autres par des remparts, remet en question cette impression car les États membres sont prompts à agir sans faire un réel effort de solidarité, comme l'ont montré le problème de la fermeture des frontières, de la gestion des masques et même des vaccins (pays d'Europe centrale avec le vaccin russe notamment).

P. 375 BREVET JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 1

1. La puissance maritime de la France repose sur ses territoires d'Outre-mer, situés dans toutes les mers du globe, qui lui permettent d'avoir accès à une importante ZEE (zone économique exclusive) et à ses ressources, et de positionner des forces de souveraineté permettant de surveiller les routes maritimes, de lutter contre les trafics illégaux ou la pêche clandestine.

Cette présence apporte des avantages économiques (accès à des ressources), politiques (participation à des instances régionales éloignées du territoire métropolitain), géopolitiques et stratégiques (surveillance de routes, lutte contre les trafics de drogue, la pêche clandestine), et même environnementaux (protection des écosystèmes marins).

2. L'intégration de la France à la mondialisation s'observe ici à travers les exportations du pays et les relations commerciales tissées avec la quasi-totalité des pays, fût-ce à des degrés divers. On observe que la France réalise ses exportations principalement avec les autres pays de l'UE, mais aussi avec les deux autres grands pôles de l'économie mondiale, l'Amérique et l'Asie.

Elles montrent que la participation de la France à la mondialisation est forte et multidimensionnelle. La France est un pays ouvert sur le reste du monde.

3. L'intégration de la France à la mondialisation est également politique (participation aux grands forums mondiaux comme le G7, le G20), culturelle (coopération culturelle, francophonie, exportation de l'image des musées français comme le Louvre à Abu Dhabi), humanitaire (aide au développement, missions humanitaires comme au Liban).

4. La France est une « puissance moyenne » car elle dispose, plus que la majorité des pays, d'une influence qui dépasse ses frontières dans de nombreux domaines (politique, diplomatique, culturel, économique, militaire), mais elle ne peut cependant être comparée à une superpuissance comme les États-Unis, beaucoup plus puissants dans tous ces domaines. La Chine est également un pays beaucoup plus puissant désormais que la France.

Analyse de documents 2

1. Il s'agit d'un dessin humoristique de Paresh paru sur le site Caglecartoons.com en mai 2019. Il porte sur les multiples menaces que doit affronter l'UE et qui la mettent dans une situation critique.

2. Les animaux, qui sont des dinosaures, donc des monstres qui suscitent peur et effroi, représentent les menaces qui pèsent sur l'UE et contre lesquelles elle doit se protéger si elle veut éviter la désintégration.

La Chine, représentée sous la forme d'un dinosaure ressemblant à un dragon, animal important dans la culture chinoise, constitue une menace multiforme pour l'UE, qui mêle étroitement économie et politique. Elle est désormais devenue une grande puissance économique, dont l'accès est indispensable aux entreprises européennes, mais dont les produits concurrencent aussi fortement ces mêmes entreprises et sont également soupçonnés de constituer un danger pour la sécurité du continent (Huawei). De fait, elle est aussi perçue comme une menace politique car elle porte un régime politique totalitaire, contraire aux valeurs promues par l'UE, ce qui met cette dernière en contradiction avec ses intérêts économiques. De plus, ses velléités territoriales en mer de Chine du Sud sont susceptibles de remettre en cause la liberté de navigation, dont dépend l'approvisionnement de l'Europe. Enfin, avec son projet des « routes de la soie », la Chine menace la cohésion de l'UE car certains membres y participent (Grèce), alors qu'il représente une menace pour l'économie européenne.

Le monopole des GAFAM (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft) renvoie à la puissance de ces géants du numérique, tous américains, dont l'UE est désormais fortement dépendante. Il leur est reproché d'aspirer les données des utilisateurs, parfois à des fins de manipulation politique (scandale Analytica dans le cadre du Brexit), de se développer en monopole (Amazon, Google), au détriment des règles de la libre concurrence qui sont chères à l'UE, et de ne pas payer d'impôts dans les pays européens qui constituent pourtant d'importants marchés pour eux. Face à eux, les États de l'UE ne sont pas tous sur la même longueur d'onde. L'Irlande, paradis fiscal qui abrite les sièges des filiales Europe de ces GAFAM, refuse l'harmonisation fiscale, pourtant indispensable à la cohésion politique et sociale du continent, de crainte qu'ils ne la quittent.

Les migrations illégales renvoient aux flux de migrants arrivant aux frontières de l'UE, pôle de prospérité entouré de régions pauvres ou plongées dans des conflits meurtriers. Ces migrations menacent la cohésion de l'UE car les États membres ne parviennent pas à définir une politique commune en termes de droit d'asile et d'accueil des réfugiés. Les gouvernements illibéraux d'Europe centrale (Hongrie, Pologne) refusent toute immigration. De plus, la solidarité européenne est absente quand il s'agit d'aider des pays comme l'Italie, l'Espagne ou la Grèce, aux premiers rangs de flux migratoires en provenance du bassin méditerranéen.

Le chaos lié au Brexit renvoie aux conséquences de la sortie du Royaume-Uni de l'UE, effective le 31 janvier 2020 suite à un référendum qui s'est tenu en juin 2016. Il constitue un risque d'affaiblissement de l'UE, démographique, économique, diplomatique et militaire.

3. L'UE tente de mettre en place des dispositifs pour se protéger contre ces menaces, mais ces derniers ne semblent pas très convaincants, plutôt bancals si on en croit l'aspect de la palissade en cours de construction. Notons qu'elle semble doubler les remparts déjà construits autour de l'UE. On peut penser que cela fait allusion au fait que l'UE cherche à se protéger en cherchant des soutiens qui lui sont extérieurs, comme la Turquie face au problème des migrants, l'OMC, l'OCDE et les États-Unis face à la Chine, aux GAFAM et même au Brexit.

4. Ce dessin renvoie de l'UE l'image d'une forteresse assiégée, timorée face au monde qui l'entoure. Il y a sans doute du vrai dans cette idée. Mais il apparaît aussi normal que l'UE souhaite se protéger face à la Chine, qui développe des relations asymétriques avec ses partenaires commerciaux en ne leur donnant qu'un accès très limité à son marché alors qu'elle tire grand profit des transferts technologiques, ou encore face aux GAFAM qui abusent de leur position dominante quasi monopolistique et refusent de payer des impôts alors qu'ils profitent des infrastructures mises en place par les États.

Développement construit

Sujet : Décrivez et expliquez l'influence de l'Union européenne dans le monde et ses limites.

1. L'Union européenne (UE) fait partie des pôles de puissance mondiaux, avec l'Amérique du Nord et l'Asie orientale. Très insérée dans la mondialisation, elle est porteuse de valeurs fortes comme la démocratie et les droits de l'Homme : son influence dans le monde est très forte et multidimensionnelle. Néanmoins, elle peine parfois à s'imposer dans un monde multipolaire et très concurrentiel.

2. Partie 1 : En premier lieu

Partie 2 : toutefois, néanmoins.

3. I. En premier lieu, l'Union européenne dispose aujourd'hui d'une influence forte dans le monde.

Cette influence est d'abord économique du fait d'une forte intégration dans les flux de la mondialisation. L'UE est la première puissance commerciale du monde : la part du commerce intrazone est la plus élevée, en raison du nombre important de pays membres de l'UE, de leur richesse, de leur tradition commerciale ancienne et de la liberté commerciale qui existe entre ces pays du fait de la construction communautaire. D'autre part, l'UE commerce avec toutes les autres régions du monde, grâce à ses FTN présentes dans le monde entier.

Son intégration repose aussi sur des réseaux de transports et des ports très performants, sur la monnaie unique, l'euro. Sa puissance économique et sa richesse contribuent à en faire un pôle migratoire très attractif.

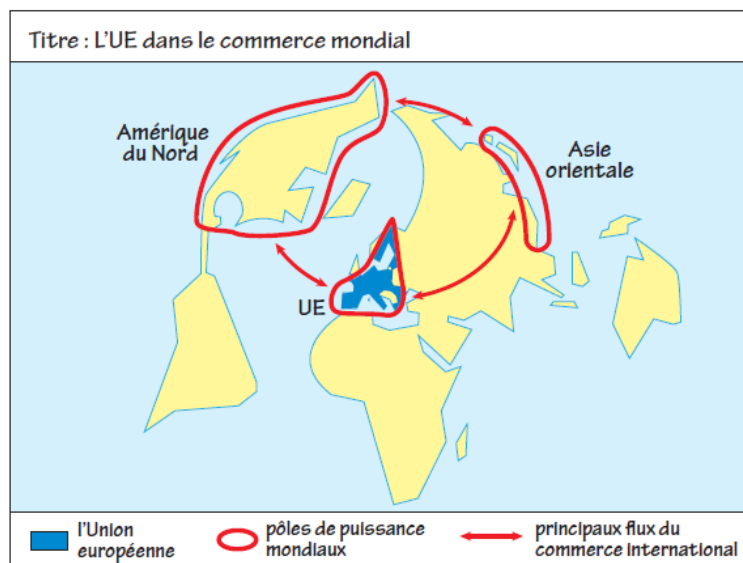
L'UE cherche aussi à approfondir son influence géopolitique en diffusant ses valeurs fondamentales que sont la démocratie et les droits de l'Homme. Cette influence passe notamment par l'aide publique au développement, et par le rayonnement culturel très fort de certains de ses États membres, comme la France.

II. Toutefois, l'influence de l'Union européenne présente des limites. Elle subit la concurrence des pays émergents, notamment la Chine qui ne cesse d'affirmer sa puissance économique et, de plus en plus, politique. Les États-Unis restent l'hyperpuissance que l'UE est loin d'égaler en terme militaire, culturel, diplomatique et économique. Son influence est également limitée par ses faiblesses internes. Sa dépendance énergétique est forte, notamment par rapport à la Russie même si elle tend à diminuer. Le vieillissement de sa population est un frein à l'innovation et au développement économique. Son projet politique est miné par les divisions politiques entre États membres et par la montée des nationalismes. La crise sanitaire a mis en lumière ces faiblesses, mais a aussi montré que l'UE, sous la menace d'une désintégration toujours possible, pouvait faire preuve de résilience.

4. L'Union européenne dispose donc d'une influence importante à l'échelle de la planète, dans de nombreux domaines. Cependant, ses problèmes internes et notamment son manque de cohésion, limitent fortement sa capacité à concurrencer l'hyperpuissance états-unienne, et, de plus en plus, la Chine.

Repérage spatial

1. et 2.



3. États-Unis. Chine