

## **A – (Sujet d'étude 1, pp. 282-287) Roissy, une plate-forme multimodale et un hub mondial**

### **1° - p. 283 :**

- Q° 1
- Q° 2
- Q° 3
- bilan

### **2° - p. 284 :**

- Q° 1
- Q° 2
- Q° 3
- bilan

### **3° - p. 285 :**

- Q° 1
- Q° 2
- bilan

### **A. L'organisation de la plate-forme multimodale de Roissy** (page 283)

1. À Paris-CDG en plus du **transport aérien**, on trouve une **gare TGV**, une ligne **RER**, des **autoroutes**.

Ces **différents moyens de transport étant reliés les uns aux autres** au sein de l'aéroport, on peut parler au sujet de Roissy d'une **plate-forme multimodale**.

2. Cette **gare TGV permet de renforcer l'attractivité de l'aéroport**, qui est facilement relié aux grandes villes françaises et européennes.

3. Le principal **point faible** de cette plate forme est son **accessibilité**.

**Bilan** : Roissy forme une plate-forme multimodale performante, associant une très grande offre aérienne, une gare TGV, la présence du RER et d'autoroutes. Toutefois l'efficacité de cette plate forme souffre d'une accessibilité difficile.

### **B. Le rôle de Roissy comme hub mondial** (page 284)

1. Un *hub* est une **plate-forme de correspondance dans un réseau de transport**. Dans le secteur aérien, il s'agit d'un **aéroport** par lequel transite une grande partie des vols d'une compagnie, offrant ainsi aux voyageurs de meilleurs tarifs et une offre plus large.

2. L'aéroport Charles de Gaulle occupe le **sixième rang mondial** pour le **nombre de passagers**.

3. Cette fonction de *hub* permet à Roissy de **faire transiter des passagers venant de nombreuses villes de province vers d'autres destinations mondiales.**

**Bilan :** Par son trafic, Roissy se place au sixième rang des aéroports mondiaux. Cette place, l'aéroport la doit en partie au choix d'Air France d'en faire son *hub*. L'offre en vols avec correspondance par Roissy est ainsi très large et assure le succès de l'aéroport.

### **C. Roissy, au coeur de multiples enjeux économiques** (page 285)

1. Roissy est à l'origine de **très nombreux emplois**. Tout d'abord les emplois liés à l'activité aéroportuaire, mais aussi les nombreux emplois liés aux entreprises qui recherchent cette localisation privilégiée. Enfin, l'aéroport est un **chantier permanent**, ce qui génère là aussi de nombreux emplois.

2. L'avantage de s'installer à proximité de Roissy tient à l'**accès facile à de très nombreux clients en France et dans le monde entier.**

**Bilan :** L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est à l'origine d'un très important bassin d'emplois, liés non seulement à l'activité de l'aéroport mais aussi aux très nombreuses entreprises qui s'installent à proximité pour bénéficier d'une excellente mise en réseau. L'aéroport continue de s'agrandir et donc de renforcer son rôle économique primordial pour la région Île-de-France et pour le pays tout entier.

## **B – (Cartes, pp. 262-265) Des espaces de production inégalement dynamiques**

### **1° - Carte p. 262 :**

- noter le titre
- présenter la carte
- Q° 1
- Q° 2

### **2° - Carte p. 263 :**

- noter le titre
- présenter la carte
- Q° 1

- Q° 2

**3° - Carte p. 264 :**

- noter le titre
- présenter la carte
- Q° 1
- Q° 2

**4° - Carte p. 265 :**

- noter le titre
- présenter la carte
- Q° 1
- Q° 2

**Les espaces de production et leurs dynamiques** (pages 262-263)

**Document 1**

1. Les grandes régions agricoles sont le **Bassin parisien** et le **Bassin aquitain** où domine la **grande culture céréalière** ; la **Bretagne** première région agricole de France par le revenu que représente cette activité dans le total régional ; les **régions de grands vignobles** (Bordeaux, Bourgogne, Champagne surtout) et **les vallées** ainsi que **les régions méditerranéennes** plutôt spécialisées dans les cultures fragiles.

2. Les régions les plus touchées par les problèmes environnementaux sont la **Bretagne** qui connaît à la fois une forte pollution des eaux (cours d'eau et nappes phréatiques) mais aussi le développement d'algues vertes sur les littoraux (lié d'ailleurs à la pollution des eaux par les nitrates rejetés dans la mer).

**COMMENTAIRE :**

*Les grandes régions agricoles sont repérées avec le premier élément de la légende « diversité des espaces agricoles ». On peut repérer une division en zones de culture et zones d'élevage. Les zones de culture regroupent la grande culture céréalière ainsi que les cultures spécialisées. Les zones d'élevage sont surtout importantes en Bretagne où il est très intégré à la mondialisation (cf. sujet d'étude 2 sur l'entreprise Doux) mais aussi dans les moyennes montagnes où sa survie est plus difficile. **Les espaces de grande culture correspondent souvent à une agriculture mécanisée dans des exploitations agricoles souvent très étendues.***

*Les MIN (17 sur tout le territoire) sont des marchés de gros des produits agricoles. Le plus important est celui de Rungis qui permet de ravitailler la région parisienne (12 millions d'habitants). Les trois éléments suivants*

*(autoroutes, port, flux d'exportation) insistent sur la commercialisation de ces produits. Le siège de l'UE indique le rôle de l'Europe sur l'agriculture à travers la politique agricole commune (PAC) qui a permis notamment à la France, dès les années 1960, de devenir la grande puissance agricole qu'elle est aujourd'hui.*

## **Document 2**

1. Les différents types de tourisme visibles sur la carte sont le **tourisme balnéaire** (sur les littoraux, plutôt estival) ; le **tourisme de montagne** (plutôt hivernal pour le ski, mais aussi en toute saison pour les randonnées) et le **tourisme vert** (où les touristes viennent surtout chercher calme, beauté des paysages, verdure ; cf. définition p.273).

2. Les équipements qui permettent le développement de l'activité touristique sont les **stations balnéaires**, les **stations de ski** mais aussi les **parcs d'attraction** et les **parcs naturels** sans oublier les **infrastructures qui desservent** les espaces touristiques (axes de transport et aéroports).

## **COMMENTAIRE :**

*L'activité touristique de la France est très importante du fait de la **richesse des sites naturels** et de son **climat favorable** (aussi bien en métropole que dans les DROM). Il ne faut pas oublier que le tourisme est aussi une **activité majeure des villes**, notamment Paris qui attire des millions de visiteurs par an. La richesse du passé et son souci depuis le xix<sup>e</sup> siècle de conserver et **valoriser son patrimoine** permet à la France de posséder de **nombreux sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité** qui attire également de très nombreux visiteurs, particulièrement le Mont Saint-Michel et les châteaux de la Loire. L'attraction du territoire se voit par les flèches présentant les principaux flux de touristes européens.*

## **Des espaces inégalement dynamiques** (pages 264-265)

### **Document 1**

1. Les caractéristiques des quatre espaces économiques sont :

- **Espace central** : la présence de **Paris qui dynamise une vaste région** par l'importance du nombre de ses habitants (12 millions dans la région

parisienne) et par la concentration des centres de décision (sièges sociaux des grandes entreprises notamment, cf. document, p. 261) ;

- **Espace en périphérie** : localisation en périphérie du territoire national c'est-à-dire **sur les littoraux où les conditions de vie sont agréables et qui attirent les nouvelles activités de recherche** (qui n'ont plus besoin d'être localisées près des matières premières) ainsi que les touristes. La **proximité d'une grande ville** (comme Lyon) ou de la dorsale européenne (pour Strasbourg) expliquent aussi le **dynamisme de cet espace** ;

- **Espace de tradition industrielle** : ce sont les espaces de la **première industrialisation qui ont connu une grave crise à partir des années 1960 et qui aujourd'hui sont en reconversion, plus ou moins rapide et réussie en fonction de la présence ou non d'une grande métropole** (comme Lille) mais aussi de la dorsale européenne (qui par le dynamisme qu'elle suscite facilite la reconversion) ;

- **Espace à dominante rurale** : **espace sans atout majeur ni pour l'agriculture** (terre et climat peu propices) **ni pour l'industrie** (éloignement des marchés de consommation) **ni pour les services** (peu d'atout touristique et peu de métropoles et d'habitants).

2. Les métropoles occupent une **place majeure dans l'espace productif**. Elles sont à la fois **foyers de consommation** par le nombre important d'habitant qu'elle abritent mais aussi elles sont les **lieux de décision** (sièges sociaux des entreprises, banques) **et d'innovation** en proposant et en modernisant sans cesse les espaces dévolus aux hautes et nouvelles technologies.

### **COMMENTAIRE :**

*Cette carte permet de faire une sorte de **synthèse des trois autres**. En effet chacune des précédentes présentait un type d'activité particulier (primaire, secondaire, tertiaire) qui permettait de localiser et comprendre les mutations de chacune de ces activités. Cette carte insiste sur la dynamique actuelle des espaces productifs dans leur ensemble pour **montrer les grands types de dynamiques en cours actuellement**. Il est évident que la **métropolisation et l'innovation sont au cœur du processus** (cf. cours 2, p. 269). Le prolongement de certains axes de transport vers l'Europe mais aussi les ports et les investissements directs étrangers doivent permettre d'insister*

sur ***l'insertion de la France dans l'espace européen et mondial*** qui est une autre dynamique actuelle des espaces productifs. Sans cette ouverture, le dynamisme serait moindre.

## **Document 2**

1. Les types d'espaces industriels sont les **espaces d'industrialisation ancienne** (liés au début de l'industrialisation au XIXe siècle et poursuivie au début du XXe siècle) avec industrie textile, sidérurgique mais aussi automobile notamment, surtout représentés au nord et à l'est. Les **espaces de hautes technologies** correspondant à la dernière évolution de l'industrialisation depuis les années 1970-1980 où la valeur ajoutée est importante du fait de la recherche associée à la production. Ils sont surtout nombreux sur les littoraux du sud et de l'ouest mais aussi dans les grandes métropoles. **Ailleurs l'espace est peu industrialisé.**

2. Les facteurs d'évolution de ces espaces sont la **présence de métropoles** qui dirigent désormais l'économie depuis leur quartier d'affaires (cf. quartier la Défense, p. 261) mais aussi de **pôles de haute technologie** où s'élaborent les produits nouveaux, à haute valeur ajoutée. Ceux-ci sont d'ailleurs dépendants des métropoles qui leur aménagent des espaces pour attirer le plus d'activité possible (cf. document 3, p. 268).

## **COMMENTAIRE :**

***La carte des espaces industriels en France a beaucoup évolué ces dernières décennies du fait des mutations majeures qu'a connu la production industrielle. On est passé d'une première puis deuxième révolution industrielle à une troisième voire une quatrième qui ont progressivement transformé les facteurs de localisation. Si anciennement il fallait être situé près des matières premières, aujourd'hui c'est la qualité du cadre de vie et la présence de pôles technologiques qui conditionnent les localisations des entreprises qui privilégient, du coup, des espaces attractifs comme les régions littorales (cf. cours 3, p. 271).***

**I – (Cours 1, pp. 266-267) Des acteurs multiples accompagnant les mutations**

- Q° 1
- Q° 2
- Q° 3
- Q° 5
- Q° 6
- bilan
- Réalisez une carte mentale de la partie cours (p. 267)

1. Les types d'activité concernés par les pôles de compétitivité sont les **transports, les TIC, les biotechnologies, mais aussi l'énergie, la chimie, l'aéronautique et l'agroalimentaire.**

**COMMENTAIRE :**

*Un pôle de compétitivité se définit comme la combinaison, sur un territoire donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques et privées, engagés dans une démarche **partenariale** destinée à dégager des synergies autour de projets communs au caractère innovant.*

*Face à l'accélération des mutations économiques internationales et à l'émergence de nouveaux compétiteurs de poids sur la scène internationale, la France a décidé de mettre en place une politique industrielle volontariste qui mise sur l'innovation et le développement de la recherche et développement, facteurs clés de la compétitivité industrielle.*

2. L'essentiel du budget l'UE est orienté vers la **politique agricole**. Il a **beaucoup augmenté à partir du milieu des années 1960 jusqu'au milieu des années 1980** représentant la plus grande part du budget européen. Aujourd'hui sa part est en baisse.

3. Les autres domaines de dépense sont la **politique d'aide au développement** régional : c'est elle qui représente le deuxième poste budgétaire de l'UE . La catégorie « autres » représente les frais de fonctionnement essentiellement.

**COMMENTAIRE :**

*Le budget de l'UE augmente pour répondre à la fois à **l'approfondissement** (réformes) et à **l'élargissement** (de 6 à 27 membres). Aujourd'hui (budget 2007-2013) la politique de cohésion (aide aux régions) tend à devenir le premier poste de dépense communautaire pour répondre aux inégalités qui*

*perdurent entre les anciens membres et ceux qui ont intégré l'Europe après 2004.*

5. Les facteurs de localisation sont la situation géographique dans le Nord de la France et **à proximité de la dorsale européenne** qui permet à l'entreprise de vendre ses véhicules en France mais aussi dans toute l'Europe. Le Nord est une **ancienne région industrialisée possédant des ouvriers qualifiés** ayant connu la crise des industries anciennes avec un fort taux de chômage qui ont pu être facilement réembauchés dans cette nouvelle activité industrielle.

**COMMENTAIRE :**

*Toyota est une entreprise mondiale. L'usine qu'elle installe à Onnaing est d'une nouvelle génération et son concept novateur en fait une référence chez Toyota. Tout y a été conçu afin de respecter l'environnement et permettre un recyclage optimal des déchets de production.*

*Le bâtiment se caractérise, en effet, par un agencement compact permettant d'optimiser les flux physiques et les flux d'information.*

6. Les citoyens interviennent en **manifestant leur opposition** aux décisions prises par les autorités politiques.

**COMMENTAIRE :**

*La manifestation est un rapport de force. Si les manifestants sont suffisamment nombreux ils pourront être entendus et faire changer le projet.*

**La société civile se fait de plus en plus souvent entendre par des manifestations ou des pétitions mais aussi en participant à des réunions publiques** avant les décisions pour prendre en compte justement l'avis des citoyens qui sont aussi les riverains des espaces concernés par les nouveaux projets.

**Bilan**

Les **différents acteurs** qui participent aux mutations économiques sont : **l'État** (dont le poids a diminué depuis les années 1980 avec la décentralisation et le renforcement des acteurs privés), **les entreprises** (dont le rôle est essentiel par la décision qu'elles prennent ou non de s'implanter et donc de créer ou non des emplois directs ou induits avec des sous-traitants), **l'Union européenne** qui aide encore très largement l'agriculture française (contribuant



ainsi à sa mutation, cf. cours 4) mais qui soutient aussi en les finançant des projets économiques. Enfin **les citoyens** sont de plus en plus impliqués dans les prises de décision en se faisant entendre même si leur poids reste encore marginal.

## **II – (Cours 2, pp. 268-269) Les dynamiques actuelles des localisations**

- Q° 4
  - Q° 6
  - Q° 8
  - bilan
- Réalisez une carte mentale de la partie cours (p. 269)

**4. Les acteurs publics ont le rôle principal d'aider au financement** des autres acteurs. Entre les trois autres acteurs les échanges sont de l'ordre de la **formation et des échanges de savoir-faire**. L'intérêt pour eux de se regrouper dans un même lieu est de **bénéficier de synergies** (mise en commun de moyens qui se renforcent entre eux pour aboutir à un même but). Ils bénéficient chacun de la spécialisation de l'autre. Quand sur un même espace les activités de recherche et de production sont associées, elles permettent une **plus grande efficacité et donc une plus grande compétitivité** dans le domaine concerné.

### **COMMENTAIRE :**

*Les territoires de l'innovation – ou pôles de compétitivité – sont la forme réellement contemporaine d'aménagement industriel, correspondant aux principales implantations nouvelles depuis trente ans. Ces parcs ont pour vocation de regrouper des centres de recherche publique et privée, des établissements universitaires assurant la formation des chercheurs et des cadres et des unités de production. Ils regroupent instituts publics, grands groupes des secteurs de haute technologie et pépinières d'entreprises supposées faciliter la naissance et le développement de PMI innovantes. L'accumulation de capacité de recherche et de production dans un secteur donné (NTIC, biotechnologies, pharmacie ou autre) rend plus aisés la circulation de l'innovation et des personnels, ainsi que les phénomènes de*

*coopération interentreprises, selon le modèle du cluster inspiré de la Silicon Valley californienne.*

**6.** L'objectif visé est de **promouvoir la ville pour attirer de nouveaux investisseurs** qui pourraient, en choisissant de s'y installer, créer des emplois.

**COMMENTAIRE :**

*Les agglomérations développent de plus en plus ce type de communication pour promouvoir leur spécificité et attirer les investisseurs puisque désormais le cadre de vie et l'environnement de recherche notamment sont des critères essentiels de localisation (cf. cours 3). On parle de marketing territorial.*

**8.** Les atouts du port de Dunkerque sont sa position géographique au **cœur de la Northern Range** (rangée de ports nord-européenne entre Le Havre et Hambourg) le long de la **mer la plus fréquentée du monde**. Les enjeux de sa modernisation sont de le rendre attractif, notamment en matière de port à conteneurs, pour attirer une part du trafic de cet espace maritime.

**COMMENTAIRE :**

*La mondialisation des échanges a conduit à une transformation majeure du transport maritime et à la croissance des flux de marchandises diverses à l'échelle mondiale. Celles-ci sont acheminées par de **gigantesques porte-conteneurs** qui sillonnent les mers de la planète. Les **opérations de chargement et déchargement doivent être les plus rapides** et efficaces au sein des grands ports, qui redistribuent ensuite les marchandises vers des ports de rang inférieur et vers les arrière-pays continentaux.*

**Les principaux ports français se retrouvent en situation de faiblesse au sein du trafic mondial de conteneurs.** Cependant si les ports français ont pris tardivement le virage de la conteneurisation, de grands projets contemporains essaient de combler ce retard par l'équipement des ports en infrastructures de stockage et de réception des conteneurs. Le projet de Port 2000 au **Havre**, les projets 2XL, 3XL et 4XL de **Fos-sur-Mer**, l'équipement en portiques à conteneurs du port de **Saint-Nazaire** ou encore l'inauguration récente du terminal à conteneurs du port de **Dunkerque** témoignent de cette ambition.

## **Bilan**

Les dynamiques actuelles de localisation des activités économiques sont la **littoralisation**, c'est-à-dire la concentration des hommes et des activités le long des littoraux, **l'innovation** qui permet de rester compétitif dans la concurrence mondiale acharnée que se livrent les différents territoires, enfin le **poids grandissant des métropoles** qui organisent désormais l'essentiel des territoires.

Ces trois dynamiques, littoralisation, innovation, métropolisation, **expliquent en grande partie les localisations actuelles des activités économiques.**

## **III – (Cours 3, pp. 270-271) Les mutations des localisations industrielles**

- Q° 1
- Q° 2
- Q° 3
- Q° 4
- Q° 6
- bilan
- Réalisez une carte mentale de la partie cours (p. 271)

**1.** Le critère principal des localisations industrielles dans le passé était la **présence de matières premières**, celles-ci étant lourdes et donc chères à transporter, elles conditionnaient la localisation des usines de production. Les usines se situaient donc à leur proximité.

**2.** Aujourd'hui les industries de pointe qui se développent de plus en plus depuis le milieu du XXe siècle en remplacement des anciennes industries se localisent en fonction de **nouveaux critères** qui n'ont plus rien à voir avec les matières premières. Ainsi les nouveaux critères de localisation sont la présence d'un **cadre de vie agréable, de personnes qualifiées et de capitaux et/ou de possibilités de recherches.**

### **COMMENTAIRE :**

*On peut noter pour les **industries traditionnelles** que le **second critère de localisation** était la **présence d'un marché de consommation** par la **présence d'une ville** qui attirait aussi les productions si le transport des matières n'était pas prohibitif comme pour les industries textiles par exemple. Aujourd'hui les industries ne sont plus tributaires (ou beaucoup moins) des*

*matières premières, elles peuvent donc être localisées n'importe où et les acteurs choisissent donc les lieux les plus favorables en fonction d'autres facteurs et notamment des dynamiques vues dans le cours précédent (littoralisation notamment).*

**3.** Les principales activités industrielles en France en 1950 étaient localisées à l'**est d'une ligne Le Havre-Marseille**.

**4.** Cette localisation s'expliquait par le fait que les **principaux gisements de matières premières se situaient au nord et à l'est de la France** (charbon et fer) mais aussi que l'**hydroélectricité** développée dans les Alpes a entraîné la concentration dans ce massif d'usines gourmandes en électricité (aluminium par exemple). C'est à l'est de cette ligne également que se concentraient les **principales agglomérations** et donc les principaux marchés de consommation, autre critère de localisation des industries.

**COMMENTAIRE :**

*La ligne Le Havre-Marseille est un repère ancien qui n'a plus vraiment cours aujourd'hui du fait des mutations des localisations industrielles évoquées avec le document 1 mais qui conserve encore un peu de pertinence.*

**6.** On parle de zone industrialo-portuaire car l'**activité industrielle est étroitement liée à l'activité portuaire**. Les ports sont les lieux d'importation des matières premières et d'exportation des produits manufacturés, ils **concentrent donc des activités industrielles liées aux matières premières**, dont l'essentiel est désormais importé de pays où leur extraction coûte moins cher qu'en France.

**COMMENTAIRE :**

*La décision de construire **trois zones industrialo-portuaires** s'inscrit dans le contexte de croissance accélérée des Trente Glorieuses, fondée sur le recours croissant aux hydrocarbures et de la croissance des échanges maritimes. L'industrie lourde, en particulier la sidérurgie mais aussi la pétrochimie, doit alors s'adapter à la demande et aux besoins en matières premières (fer, coke, pétrole). **La France, comme la plupart des pays européens, fait le choix de l'importation des matières premières et de la littoralisation des activités, ce qui suppose une modernisation et un équipement des infrastructures portuaires.** La construction de terre-pleins*

*est alors entreprise pour l'accueil des industries, des espaces de stockage des minerais, des réservoirs d'hydrocarbures ; dans le même temps, des bassins capables d'accueillir des supertankers sont creusés. C'est l'État qui prend en charge le financement de ces travaux à Fos après 1968. Cependant, une partie de ces aménagements se révèle surdimensionnée alors que l'économie du pays et de la planète bascule dans la **crise économique à partir de 1973**, elle-même à l'origine de la remise en question du « tout pétrole ». Ainsi de nombreux terre-pleins sont demeurés inoccupés à Dunkerque ou à Fos-sur-Mer. **L'enjeu est aujourd'hui pour ces ports de relever le défi de la conteneurisation et de la concurrence des grands ports du Northern Range ou de Méditerranée.***

**Bilan** : Les localisations industrielles ne sont plus liées aux mêmes critères. Auparavant c'était la présence de matières premières ou énergétiques qui étaient déterminantes pour implanter une usine. Désormais, les matières premières entrent pour une part beaucoup plus faible notamment dans les industries de hautes technologies qui correspondent à l'essentiel de l'activité industrielle et leur localisation est donc davantage dépendante du cadre de vie qu'elles offrent à leurs employés.

Ainsi les littoraux, particulièrement le méditerranéen, concentrent de plus en plus d'activités industrielles.

#### **IV – (Cours 4, pp. 272-273) Les mutations des espaces agricoles**

- Q° 1
  - Q° 3
  - Q° 4
  - Q° 6
- Réalisez une carte mentale de la partie cours (p. 273)

**1.** La France est une **grande puissance agricole** car pour les productions présentées dans ce document elle se place systématiquement au **premier rang européen et dans les premiers rangs mondiaux.**

**COMMENTAIRE :**

*Ce tableau présente les principales productions françaises et fait ressortir du coup les spécialités du pays à savoir la viticulture, les céréales, la betterave à sucre, l'élevage.*

3. Cette production cherche à **se protéger des produits concurrentiels qui ne sont pas issus du même terroir et qui ne proposent pas les mêmes garanties que lui**. La **communication est importante** pour faire passer ce message et les producteurs utilisent le marketing.

**COMMENTAIRE :**

*L'indication géographique protégée (IGP) est un **label officiel européen d'origine et de qualité qui permet de défendre les noms géographiques et offre une possibilité de déterminer l'origine d'un produit alimentaire quand il tire une partie de sa spécificité de cette origine.***

*Les noms d'IGP sont protégés dans toute l'Union européenne. Leur gestion est assurée par l'Institut national des appellations d'origine (INAO). Une dénomination d'indication géographique protégée a pour cible les groupements de producteurs, de transformateurs ou autres qui sont intéressés par la protection d'un produit spécifique portant un nom géographique. **La production sous label de qualité tend à augmenter et à toucher une gamme de produits de plus en plus divers.***

4. Les éléments visibles qui montrent l'importance de l'activité agricole sont la **taille du champ dans lequel interviennent deux tracteurs en même temps**. La **taille des bâtiments agricoles en arrière-plan** montre également le poids de l'activité.

**COMMENTAIRE :**

*Les sols sur craie, légers, défrichés dès le haut Moyen Âge, furent jugés, au XVIIIe siècle, peu propices aux plantes fourragères devant remplacer la jachère. Aussi, les physiocrates qualifièrent-ils la champagne de « pouilleuse », pour la résistance de ses paysans aux progrès et pour son paysage révélateur du retard agronomique. Au XIXe siècle, les landes furent boisées en pins.*

*Après 1870, des impératifs stratégiques renforcèrent cette évolution et de vastes camps militaires s'implantèrent.*

***À partir de 1950, se produit une véritable révolution agricole sous l'influence de gros fermiers, locaux, picards et franciliens. La grande***

**exploitation** se développe et profite du faible prix de la terre, des faibles densités. Elle diffuse de nouvelles pratiques culturelles, **labours profonds et apport massif d'engrais**, qui autorisent la **grande culture à hauts rendements** (blé, betterave à sucre, légumineuses).

Les **déboisements considérables s'accompagnent de remembrements créateurs d'un openfield** mosaïque à **parcelles massives** (de 15 à 20 ha). Les **exploitants-entrepreneurs**, tirant profit du marché commun agricole, développent quelques productions végétales : céréales (9 % de la production française), betterave industrielle (21 %), luzerne (80 %), qui fournit, après déshydratation, des granulés destinés à l'alimentation animale. La réforme de la PAC conduit à des mises en jachères, peu appréciées dans une Champagne devenue une grande région agricole européenne ; elle pousse surtout les agriculteurs, très au fait de l'évolution des marchés, à diversifier les cultures (colza, protéagineux, pomme de terre, légumes de plein champ), à mieux les valoriser par les industries agroalimentaires, largement diffuses, **encadrées par de grands groupes (Béghin-Say, MacCain) et de puissantes coopératives**.

6. Le port est **relié à son arrière-pays par des routes et des voies de chemin de fer**.

#### **COMMENTAIRE :**

Le port de **Rouen est le premier port européen d'exportation de céréales** car il est situé au cœur du Bassin parisien qui est la première région d'agriculture céréalière de France, elle-même premier pays producteur de céréales d'Europe. Ainsi il exporte les produits agricoles rassemblés dans d'immenses silos et hangars avant d'être transbordés par des moyens modernes (sans manutention) dans les cargos.

#### **V – (Cours 5, pp. 274-275) Les mutations des activités tertiaires**

- Q° 1
  - Q° 2
  - Q° 3
  - Q° 4
  - Q° 5
  - Q° 6
  - Q° 7
- Réalisez une carte mentale de la partie cours (p. 275)

1. Les **activités de production** de biens matériels du groupe Renault sont très **peu nombreuses** : fabrication (tôlerie, usinage, montage) dans « fabriquer », pièces et accessoires dans « vendre ». **Toutes les autres activités de ce groupe « industriel » appartiennent au domaine tertiaire.**

**COMMENTAIRE:**

*Les **groupes industriels sont de plus en plus diversifiés et la part d'activités tertiaires est de plus en plus importante.***

*L'**innovation, la logistique, la communication** par exemple font désormais partie intégrante de l'activité de ces groupes qui continuent d'avoir une production industrielle mais dont les **services sont désormais parfois prépondérants.***

2. On peut parler de polycentralité car les métropoles possèdent désormais **plusieurs centres**. En effet, le **centre historique traditionnel est souvent saturé** et ne répond plus toujours aux besoins des activités économiques, aussi elles **développent en périphérie de nouveaux centres secondaires.**

3. L'agglomération continuera ainsi de s'étendre **le long des axes de communication** qui concentrent l'essentiel des nouvelles activités.

**COMMENTAIRE :**

*La **métropolisation provoque d'importantes recompositions spatiales et fonctionnelles.** Dans les aires urbaines, la restructuration spatiale du marché du travail débouche sur une organisation polycentrique succédant au schéma centre-périphérie traditionnel.*

*La qualité d'une métropole s'apprécie en effet à la **diversité des services offerts.** Mais cette diversité s'accompagne d'une spécialisation à une échelle plus fine. Il y a **concentration en certains lieux de fonctions métropolitaines** d'un type précis : le quartier d'affaires, le pôle logistique, le technopôle etc. Ainsi, **la métropole est un territoire multipolaire aux limites floues,** un ensemble de lieux discontinus, qui forment des centralités secondaires et qui sont reliés par des réseaux de transports et de communications qui permettent une grande accessibilité et des échanges d'informations.*



4. Ce nouvel équipement de la ville du Mans témoigne d'une **société tertiariée** car **la ville compte aujourd'hui surtout sur ses activités tertiaires pour se développer**. Le groupe **MMA**, Mutuelles du Mans, fondé en 1828, principal groupe d'assurances implanté dans la ville **a financé ce grand ensemble sportif destiné à accueillir des manifestations sportives mais aussi culturelles**. Il s'agit du premier contrat de « **naming** » en France : cet anglicisme peut se traduire par « le nommage ou la dénomination » en français.

**C'est une pratique de parrainage qui consiste à donner à une enceinte sportive** (le plus souvent un stade) le nom d'une marque ou d'une société parraineuse. Les accords de nommage sont généralement des accords de longue durée puisque généralement comprise entre 15 et 30 ans.

5. Les activités induites qui devraient être créées sont un **hôtel et une zone d'activités de loisirs**.

6. Ce milieu naturel est celui de la **haute montagne**. Il est **contraignant** pour les hommes par la rudesse de son **climat en hiver** notamment et la **raideur de ses pentes** qui empêche un grand nombre d'activités humaines de s'implanter.

7. Aujourd'hui ces conditions naturelles, qui étaient auparavant des handicaps, sont **valorisées par l'activité touristique** de sport d'hiver qui nécessite les conditions peu favorables que sont la neige et la pente.

#### **COMMENTAIRE :**

*La station de ski des Arcs fait partie des nombreuses stations de sport d'hiver créées depuis les années 1960 où le tourisme hivernal a commencé à prendre son essor. Elle appartient aux stations de troisième génération créées ex-nihilo. Les stations de troisième génération (1962-1976) ont été réalisées pendant la période d'aménagement intensif et volontariste de la montagne des années 1960 et 1970.*

*Le contexte était celui des Trente Glorieuses, marqué par des perspectives de croissance rapide, la progression du pouvoir d'achat et l'entrée dans la civilisation des loisirs. L'aménagement de la montagne devait permettre d'enrayer son déclin démographique et économique, mais aussi et surtout*

*d'attirer une nouvelle clientèle touristique, notamment étrangère, susceptible de dépenser ses devises sur le territoire national. Il a reposé sur une alliance de fait entre l'État et les grands promoteurs immobiliers.*

*Le plus souvent, un promoteur unique a été associé à une station : R. Godino aux Arcs. Le promoteur a réuni les financements, acheté et aménagé les terrains, puis a construit et commercialisé les équipements, les commerces et une partie des hébergements.*

*Cette unicité opérationnelle a conduit à qualifier les stations de troisième génération de « stations intégrées ».*