

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

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

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).

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).

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.

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*).

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

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.**

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.

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.

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

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

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.

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.

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.

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**

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 XX^e 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**.

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.

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.

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

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**.

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.

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.

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

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

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.**

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.

4. Ce nouvel équipement de la ville du Mans témoigne d'une **société tertiarisée** 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.