

Chapitre I Urbanisation et métropolisation

1. Sujet d'étude : Londres : une métropole de rang mondial.

Document : La City, une place financière de rang mondial

Comme près de 500 000 Londoniens, Christopher Hayward vient tous les jours travailler dans la City, centre névralgique dont la fondation remonte à la conquête romaine il y a près de 2000 ans. En sortant du métro, il marche à l'ombre de gratte-ciel comme la « Rape à fromage » ou le « Talkie-Walkie » construits récemment - une révolution dans ce quartier historique – et frôle d'innombrables grues en plein travail. Il traverse une ou deux artères flanquées de bureaux, longe une allée étroite bordée de pubs aux enseignes vintage puis entre à Guildhall. Ce majestueux bâtiment plusieurs fois centenaire résonne encore des cris d'effroi poussés le soir référendum favorable au Brexit, une perspective abhorrée (1) par les milieux d'affaires britanniques inquiets de ses répercussions économiques. « On s'est inquiété sur le moment de perdre des dizaines voire des centaines de milliers d'emplois. Mais ce n'est pas arrivé, on est en train d'en perdre quelques milliers tout au plus » pour l'ensemble de la capitale, confie à l'AFP M. Hayward, président du comité d'urbanisme de la City of London. [...]

La capitale britannique continue de partager avec New York le sommet envié de la hiérarchie financière mondiale. D'après le classement Z/Yen, ces deux leaders devancent les centres asiatiques de Hong Kong, Singapour, Shanghai et Tokyo. Pour nous le défi ne vient pas des autres centres européens mais plutôt de New York ou Singapour », sourit M. Hayward. [...] Entre l'été 2017 et l'été 2018, Londres est arrivée en tête pour l'attraction des investissements internationaux dans l'immobilier – 25 milliards de dollars, deux fois plus que sa suivante Hong Kong, d'après une étude de Cushman & Wakefield. Les investisseurs indiens, chinois ou japonais y ont dépensé presque 50% de plus. « Londres est vue comme un placement sûr et cela nourrit la demande des entreprises qui veulent une place dans la City », se réjouit M. Hayward. Outre son large vivier de talents internationaux et ses efforts pour développer une vie culturelle et nocturne, l'un des points forts de la City réside dans ses normes réglementaires et fiscales amicales pour les entreprises au Royaume-Uni. [...] 1 : détestée

Source : AFP « Même pas peur du Brexit ! La City de Londres sûre de sa force », Capital, 22/10/18

Questions :

- 1) Nommez les métropoles concurrentes de Londres.
- 2) Quelles activités font de la City un quartier d'affaires au rayonnement mondial ?
- 3) Citez deux atouts qui rendent la City attractive à l'échelle mondiale.
- 4) Quelles conséquences le Brexit a-t-il pour la City ?
- 5) Pourquoi peut-on affirmer que Londres est une métropole de rang mondial ?

2. Sujet d'étude : Londres : une métropole de rang mondial.

Document 1 : Canary Wharf, un nouveau quartier des affaires

Cet ancien quartier industrialo-portuaire de l'est londonien a été transformé en nouveau quartier des affaires dans les années 1980.



Note : à l'arrière-plan, le Dôme du Millénaire, un des plus grands stades couverts du monde

Document 2 : le projet Crossrail.

De part et d'autre du tunnel sous la Manche, il n'est pas si simple de creuser, sans dérapage de coûts et de délais, des kilomètres de nouveau métro. Alors que le Grand Paris Express¹ se remet difficilement d'une année de polémiques sur l'explosion de son budget et le retard de plusieurs lignes, son équivalent londonien, le projet *Crossrail*, subit les mêmes difficultés. Cette nouvelle ligne de métro doit permettre à 200 millions de passagers par an de traverser le Grand Londres de Shenfield, à l'est, jusqu'à Reading, à l'ouest. Soit 118 kilomètres de rails, dont 21 kilomètres de nouveaux tunnels sous le centre-ville, avec un embranchement vers l'aéroport international d'Heathrow. Elle doit contribuer à décongestionner la capitale britannique, en desservant notamment le quartier des affaires de Canary Wharf. Baptisée « Elizabeth Line » en l'honneur de la reine, cette liaison est qualifiée de « plus grand

Sujets bac Géographie premières STD2A 2

projet d'infrastructure en Europe » par la BBC. Jugement un brin hardi : le Grand Paris Express (1), avec ses 200 kilomètres de lignes et ses 68 gares, revendique également ce titre, non sans arguments. Quoi qu'il en soit, les deux projets ont en commun difficultés financières et remous politiques.

Note :

¹ Projet de réseau de transport public autour de Paris

Source : d'après Grégoire Allix, « À Londres aussi, le chantier du super-métro déraile », *Le Monde*, 3 novembre 2018.

Questions :

1. Quelles sont les fonctions du quartier de Canary Warf ? Justifiez votre réponse.
2. Indiquez en quoi consiste le projet Crossrail. Quels en sont les objectifs ?
3. Relevez les éléments qui font que Londres est connectée au reste du pays et du monde.
4. Montrez que Londres est une ville mondiale qui connaît d'importantes mutations.

3. Sujet d'étude : Londres : une métropole de rang mondial

Document 1 : les mutations de la Battersea Power Station

Les Pink Floyd¹ avaient choisi ce bâtiment pour illustrer la pochette de l'album *Animals*, en 1977, avec un cochon rose gonflable volant entre deux cheminées. L'iconique Battersea Power Station, à Londres, va être vendue à deux fonds malaysiens. Le Permodalan Nasional Berhad (PNB) et l'Employees Provident Fund ont annoncé leur intention d'acheter les murs de l'ancienne centrale électrique à charbon pour 1,8 milliard d'euros. C'est l'une des ventes immobilières les plus importantes dans l'histoire du Royaume-Uni, plus importante que les 1,4 milliard d'euros déboursés l'an dernier par des investisseurs hong-kongais pour la tour Walkie Talkie de Londres.

Le quartier de Nine Elms, au sud-ouest de Londres, où se situe le bâtiment, connaît un réaménagement spectaculaire. Il est voué à devenir un quartier résidentiel très chic, habité par de riches propriétaires. Quinze milliards de livres ont déjà été investis pour transformer cette immense friche industrielle. L'ambassade des États-Unis y sera implantée, au grand dam de Donald Trump, et des appartements y sont déjà vendus, alors que les bâtiments qui l'abritent ne sont pas encore construits.

Au centre de l'aménagement urbain de Nine Elms figure la Battersea Power Station, qui a stoppé son activité en 1983 et qui fournissait à la grande époque 20 % de l'électricité londonienne. Monument classé « de grade II », il a déjà fait l'objet depuis 2012 d'un projet mixte de 9 milliards de livres, financé par d'autres fonds malaysiens, qui avaient, eux, acheté les terrains autour de la centrale. Ce projet prévoit l'aménagement de bureaux, appartements, espaces commerciaux et espaces de loisirs.

Selon *The Guardian*, l'intérêt des deux fonds malaysiens pour les murs de la Battersea Power Station a pris un nouvel élan, quand Apple a décidé d'installer son siège britannique dans l'ancienne centrale à charbon. La firme a prévu d'y employer 1 400 salariés, s'étalant sur six étages du bâtiment.

Note :

1. Groupe de rock britannique formé en 1965.

Source : Paul Boulben, « Londres, vente record pour la mythique Battersea Power Station », *Les Échos*, 2018.

Document 2 : la centrale électrique de Battersea et le quartier de Nine Elms en mars 2017 (gauche) et la projection virtuelle du quartier à la fin des travaux prévus pour 2025 (droite)



Source : www.batterseapowerstation.co.uk [consulté en octobre 2019]

Questions :

- 1) À quoi servait la Battersea Power Station jusqu'en 1983 ?
- 2) Quelles transformations montre la comparaison des deux images ?
- 3) Montrez que le dynamisme espéré du quartier de Nine Elms reposera sur plusieurs fonctions.
- 4) Identifiez les acteurs de cette rénovation urbaine.
- 5) Montrez que cet aménagement et les acteurs qui le conduisent sont révélateurs de l'intégration de Londres dans la mondialisation.

4. Sujet d'étude : Londres : une métropole de rang mondial.

Document 1 : le quartier d'affaires de la City

« Malgré la crise, le *Square Mile*¹ reste le cœur économique du Royaume-Uni et l'une des premières places boursières du monde. Si la City compte 11 500 habitants en 2009, elle emploie environ 350 000 personnes, dont 63 % dans la finance et l'assurance. La City [...] figure au premier rang mondial devant Tokyo pour les activités bancaires, et devant New York pour les transactions et devises². Elle domine également le secteur de l'assurance symbolisée par la Lloyd's. La City accueille la Banque d'Angleterre, plus de 240 banques étrangères en provenance des cinq continents, les sièges sociaux de grandes firmes nationales [...] comme Shell et BP.

La réussite de la City est en partie liée à son autonomie historique qui remonte au Moyen Âge. [...] La City a conservé en partie cet héritage. Ainsi elle a toujours son propre maire, qui n'est pas celui de Londres. [...]

Mais sa réussite actuelle tient également à sa forte capacité d'adaptation aux évolutions du marché [...]. La City bénéficie également d'une fiscalité britannique avantageuse. Le statut de l'anglais, principale langue du commerce, lui confère un atout supplémentaire, d'autant plus que la ville, située sur le fuseau horaire de Greenwich, peut dialoguer en temps réel avec l'Asie le matin, New York et Toronto l'après-midi. [...] La présence de grandes firmes multinationales dans le Grand Londres génère une demande importante en services [...] : communication, publicité, marketing, immobilier ou encore ressources humaines dépendent des commandes des grands groupes. D'autres activités, relevant des arts et des médias télévisuels sont encore plus concentrées à Londres. L'économie de la connaissance est devenue un atout pour la ville, notamment face aux métropoles émergentes. Sont concernés : publicité, télévision et cinéma, musique, arts, mais aussi architecture. Les entreprises de ces secteurs, qu'elles soient britanniques ou étrangères, sont souvent des leaders

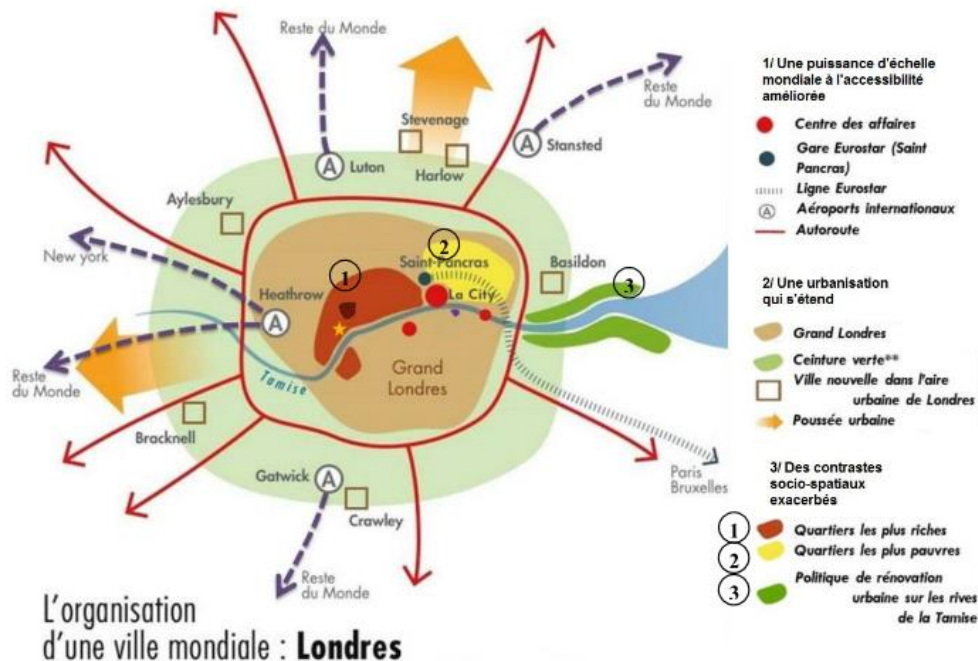
Notes :

¹ autre nom du quartier de la City (qui fait 1 mile carré d'où ce nom)

² achat et vente d'actions et obligations, achat et vente de monnaies

Source : Manuel Appert, Mark Ballon! et Delphine Papin, *Atlas de Londres : une métropole en perpétuelle mutation*, Paris. Autrement. 2012.

Document 2 : l'organisation de Londres



Source : d'après https://hist-geographie.dis.ac-guyane.fr/IMG/pdf/dossier_fiches_groupe.pdf [consulté en octobre 2019]

Questions :

- 1) Citez deux atouts qui expliquent la réussite du quartier londonien de la City.
- 2) D'après le texte, quelles sont les autres activités qui se sont développées dans le Grand Londres ?
- 3) Relevez les infrastructures de transports et de communications qui font de Londres une métropole mondiale.
- 4) Quelles sont les limites de la puissance londonienne visibles sur la carte ?
- 5) Justifiez l'affirmation suivante : « Londres est une métropole de rang mondial par sa puissance économique, son rayonnement culturel et ses connexions mondiales ».

Chapitre II Acteurs, flux et espaces de production**1 - Sujet d'étude : Rotterdam : un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale.****Document 1 : le trafic du port de Rotterdam**

Le port de Rotterdam a enregistré au premier trimestre 2017 une hausse de trafic qui lui a permis de frôler la barre des 120 millions de tonnes. Une évolution par rapport aux trois premiers mois de 2016 portée essentiellement par le conteneur, qui a connu une belle progression. « Notre activité sur le terminal de Maasvlakte 2 s'améliore sans cesse et les armateurs ont rapporté les volumes en transbordement qu'ils nous avaient enlevés en faveur d'autres ports entre la fin de 2015 et le début de 2016 », souligne la direction du port de Rotterdam.

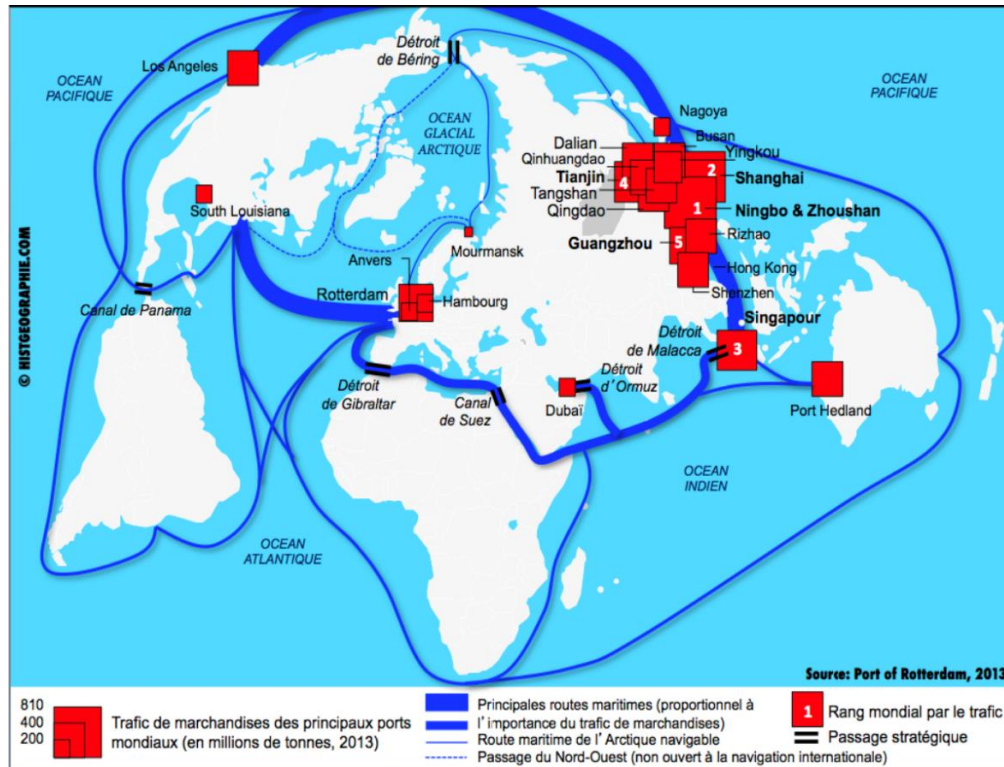
Dans le secteur des vrac liquides¹, le pétrole brut a progressé de 2,3 %. Quant au GNL², il a bondi de 65,6 %. Selon l'autorité portuaire, l'évolution est forte mais le trafic reste faible. Les produits raffinés ont baissé de 11,1 %.

Quant aux autres vrac liquides, ils ont chuté de 9,2 %. Les huiles chimiques et végétales ont connu un recul alors que les biofuels³ ont enregistré une progression, précise l'établissement portuaire. Pour leur part, les vrac secs ont enregistré une légère progression de 3,6 %. Les minerais de fer et la ferraille ont augmenté de 0,5 %. Le charbon a marqué une hausse de 1,5%.

Quant aux vrac agricoles (« agribulk »), ils ont progressé de 14 %. Les autres vrac secs ont connu une hausse de 8,5 %. Quant au trafic roulier⁴, il a progressé au cours des trois premiers mois de l'année de 6,5 % en un an.

1. Les vrac liquides correspondent aux produits pétroliers et chimiques, au gaz. Les vrac secs regroupent les céréales, le charbon et les minerais.
2. Le GNL signifie gaz naturel liquéfié.
3. Le biofuel est à un carburant fabriqué à partir de végétaux.
4. Le trafic roulier concerne le transport de véhicules.

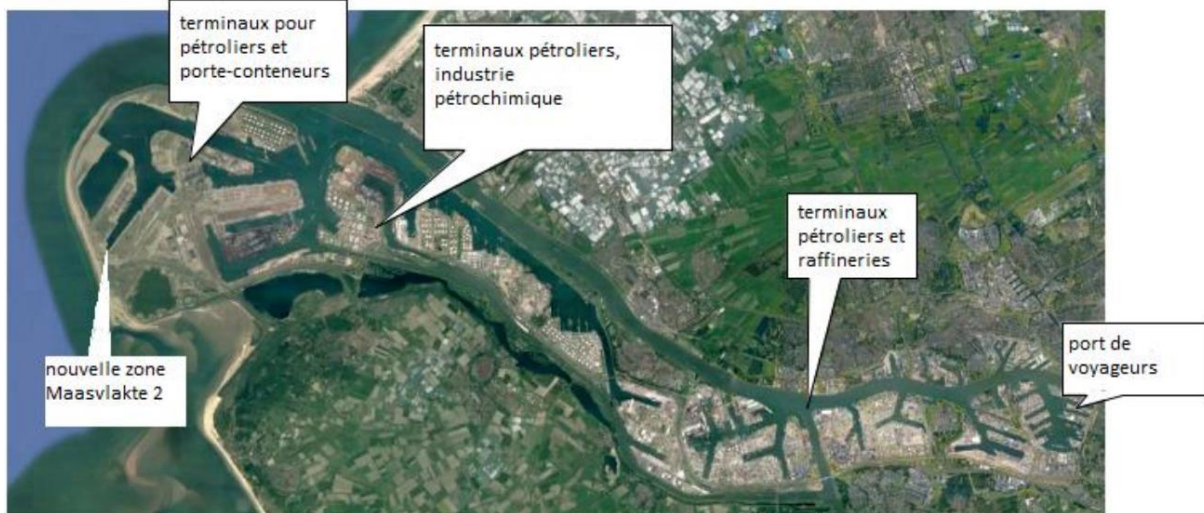
Source : d'après Vincent Calabrèse, <https://www.lantenne.com/>

Document 2 : Le trafic maritime mondial**Questions**

- 1) Quelles sont les marchandises traitées par le port de Rotterdam ?
- 2) Comment le trafic de marchandises conteneurisées et de vrac évolue-t-il dans le port de Rotterdam ?
- 3) Montrez que Rotterdam est relié aux autres ports mondiaux.
- 4) Justifiez l'affirmation : le port de Rotterdam est un pôle majeur du transport maritime aux échelles européenne et mondiale.

2 - Sujet d'étude : Rotterdam : un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale.

Document 1 : le port de Rotterdam, des activités diversifiées



Source : d'après Google Earth.

Document 2 : le port de Rotterdam mise sur les produits agricoles

Le port néerlandais a prévu d'investir 60 millions d'euros pour la construction d'un pôle d'infrastructures destiné aux transbordements de denrées agricoles. La croissance de la demande alimentaire mondiale est une aubaine pour Rotterdam, le premier port européen. Décidée à renforcer ses positions dans les échanges agricoles intercontinentaux, la société d'exploitation de la place portuaire néerlandaise annonce la construction d'un nouveau pôle consacré aux transbordements de produits issus de l'agriculture, l'horticulture et la pêche. Le chantier, qui devrait commencer en juillet, porte sur un investissement de 60 millions d'euros. Situé dans la nouvelle zone portuaire Maasvlakte 2 bâtie en pleine mer, ce « food hub »(*) s'étendra sur 60 hectares, dont 45 seront réservés aux entreprises agroalimentaires. Il sera opérationnel fin 2020. Le port indique avoir entamé des discussions avec des groupes intéressés. Une filiale de Coca-Cola a déjà signé un contrat de concession. « Notre objectif vise à accueillir la croissance de nos clients de l'agroalimentaire. Ce site industriel va être construit pour offrir des équipements les plus performants aux entreprises de ce secteur », affirme le directeur de la société d'exploitation du port de Rotterdam, Emile Hoogsteden, chargé des trafics de conteneurs et de marchandises conventionnelles [...]

L'investissement pourrait permettre au premier port maritime européen de distancer ses concurrents sur le terrain de l'agroalimentaire. En position de leader, Rotterdam a transbordé quelque 16 millions de tonnes de marchandises agricoles l'an dernier. Le port bénéficie de la position de deuxième exportateur mondial des Pays-Bas pour ces denrées, derrière les États-Unis. L'an dernier, les exportations néerlandaises de produits agricoles ont porté sur quelque 90,3 milliards d'euros. La Chine est le premier pays acheteur.

(*) Food hub (plateforme alimentaire) : plateforme logistique destinée au stockage, à la transformation et à la distribution des produits alimentaires.

Source : Didier Burg, « Le port de Rotterdam mise sur les produits agricoles ». Les Echos. 3 juin 2019. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/le-port-de-rotterdam-veut-asseoir-sa-position-de-force-comme-plate-forme-mondiale-des-produits-agricoles-5976> [consulté en octobre 2019]

Questions :

- 1) Identifiez des éléments montrant la diversité des activités du port de Rotterdam.
- 2) Vers où et comment s'étend le port de Rotterdam ?
- 3) Montrez que le port de Rotterdam souhaite développer ses activités de transport de produits agricoles et de denrées alimentaires.
- 4) Montrez que l'exemple du port de Rotterdam illustre la mondialisation des transports maritimes.

3 - Sujet d'étude : Rotterdam : un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale.

Document 1 : Maasvlakte 2

Sur un immense banc de sable artificiel s'étendant dans le prolongement des docks, camions et pelleuses s'activent sans relâche : le port de Rotterdam, premier d'Europe, se construit une extension afin de quasiment doubler de volume.

« Nous avons besoin d'espace », explique [...] Rene van der Plas, directeur du port de Rotterdam [...] : « la seule direction dans laquelle nous pouvions aller, c'était vers la mer ». Au loin, douze kilomètres au large des côtes néerlandaises, des dragueurs (1) pompent jour et nuit du sable ensuite déversé plus près du port actuel, pour former le banc de sable qui doit servir de base à la construction de la nouvelle extension, le « Maasvlakte 2 ». Au total, 3,8 millions de mètres cubes de sable doivent être pompés et déversés de manière à gagner 2 000 hectares sur la mer, souligne M. Van der Plas : « ce projet a changé à jamais les côtes néerlandaises ». D'un coût total de trois milliards d'euros [...], les travaux ont débuté en 2008. Ils doivent permettre au quatrième port au monde (2) de porter de 19 millions à 36 millions le nombre de conteneurs et de 34 000 à 57 000 le nombre des cargos pouvant transiter chaque année par le port à partir de 2033, lorsque le « Maasvlakte 2 » sera complètement opérationnel. En attendant, la première phase des travaux doit bientôt s'achever et un premier nouveau terminal de 156 hectares doit être opérationnel début 2013. [...]

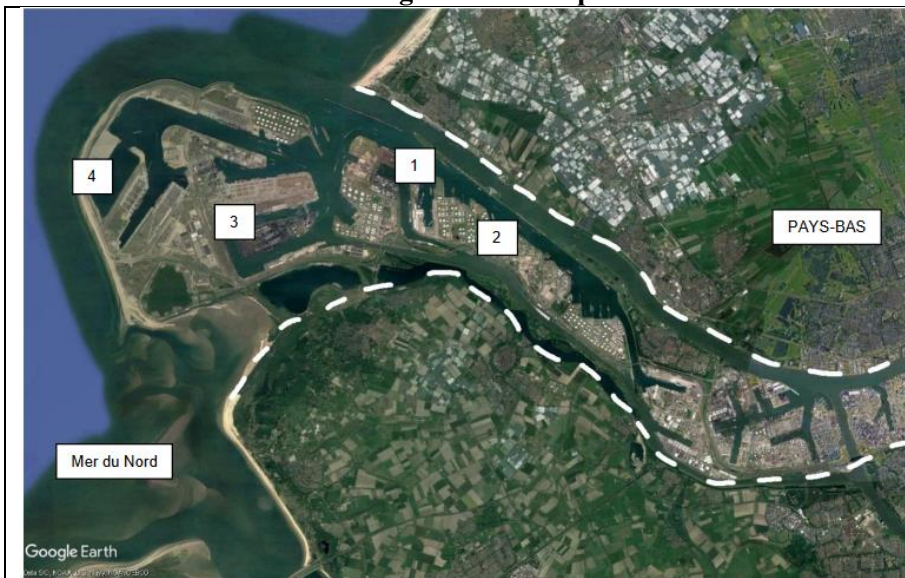
Les travaux d'expansion doivent permettre au port de Rotterdam de répondre aux besoins de cargos de plus en plus grands, souligne M. Van der Plas. Ceux-ci peuvent atteindre 400 mètres de long, 60 mètres de large et transporter 18 000 conteneurs. « Ces bateaux auront besoin de cycles de chargement et de déchargement rapides, ce que Maasvlakte 2 peut leur offrir », assure Rommert Dekker, professeur de logistique à l'université Erasme de Rotterdam.

« Le port de Rotterdam va rester un centre-clé en Europe en matière de transport », soutient-il : « Maasvlakte 2 a été pensé comme un tout nouveau port et ne sera pas construit sur d'anciennes infrastructures, il disposera donc des dernières technologies disponibles ».

Jouissant en outre d'excellentes connexions pour les transports ferroviaires, routiers et fluviaux, le port de Rotterdam devrait continuer à dominer ses concurrents européens. [...] En vertu d'une loi datant de 1904, le chef de l'État néerlandais doit donner sa permission pour des travaux visant à « étendre son royaume », explique Menno Steenman, qui supervise les travaux. L'autorisation a été accordée en 2008, la reine Beatrix ayant dès lors permis que la superficie de son royaume soit donc augmentée de 2 000 hectares.

Notes : 1 Les dragueurs sont des navires qui enlèvent du sable, du gravier du fond de la mer. 2 En 2018, Rotterdam est le dixième port mondial. Source : « Pays-Bas : le port de Rotterdam, le plus grand port d'Europe, s'étend vers la mer », © 2012 AFP [consulté en octobre 2019].

Document 2 : Image satellite du port de Rotterdam dans l'estuaire Meuse-Rhin (31/12/16).



1 Canal Waterweg (XIXe s.) rendant l'accessibilité du port permanente ; Canal Caland (années 60) permettant l'accès du port aux plus gros navires

2 Europort (1958 – 1964)

3 Maasvlakte (1966 – 1974)

4 Maasvlakte 2 (2008 – 2013)

▨ Estuaire Meuse-Rhin

Questions

- 1) Qu'est-ce que Maasvlakte 2 ? Où se situe-t-il ?
- 2) Pourquoi cette extension a-t-elle été mise en œuvre ?
- 3) De quels aménagements successifs a bénéficié le port de Rotterdam ?
- 4) Justifiez l'affirmation suivante : le port de Rotterdam est un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale

4 - Sujet d'étude : Rotterdam : un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale

Document 1 : Le port de Rotterdam (février 2019)

« La croissance continue des conteneurs pousse le volume du port de Rotterdam à un nouveau sommet. Avec 469,0 millions de tonnes, le volume total de débit du port de Rotterdam a légèrement augmenté en 2018 par rapport à 2017, qui était lui-même une année record (467,4 millions de tonnes). Le transbordement de conteneurs a de nouveau été le moteur de la croissance avec une augmentation de 4,5% du tonnage.

Mesurée en EVP (1), l'unité standard pour les conteneurs, l'augmentation a été de 5,7%

et le total annuel était de 14,5 millions d'EVP – également un record. Cela renforce la position du plus grand port à conteneurs d'Europe sur ce segment de marché stratégiquement important. Des changements sous-jacents significatifs ont été observés dans les segments des marchandises. Alors que le transbordement de conteneurs a continué de croître à un rythme soutenu, celui du pétrole brut, des produits pétroliers et des produits agricoles a baissé. Le débit de GNL (2) (+ 163,6%) et de biomasse (+ 31,6%) a connu une nouvelle augmentation spectaculaire l'année dernière. [...]

L'autorité portuaire met en œuvre une stratégie double : renforcer le complexe industriel portuaire existant et en même temps adopter de nouvelles initiatives dans les domaines de la transition énergétique et de la numérisation. En partie pour cette raison, nous nous attendons également à des niveaux d'investissement élevés dans les années à venir. La future capacité de gain du port est caractérisée par de solides opportunités de croissance, selon une étude récente de l'Université Erasmus.

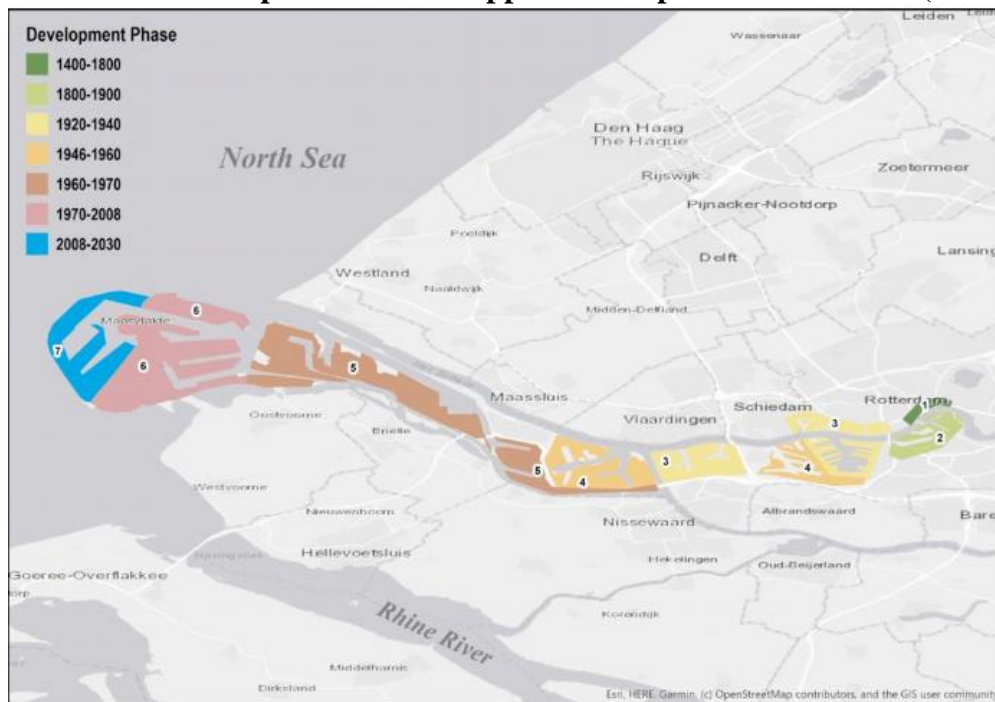
Cependant, le complexe industriel portuaire devra évoluer. La recherche souligne également l'énorme importance du port de Rotterdam pour la croissance de l'économie néerlandaise. Par exemple, le port représente 6,2% du produit intérieur brut et crée des emplois pour 385 000 personnes.

»

Note : 1. EVP : équivalent vingt pieds 2. GNL : Gaz naturel liquéfié.

Source : conférence de presse du port de Rotterdam, le 14 février 2019

Document 2 : les phases de développement du port de Rotterdam (XV-XXIe siècle) :



Source https://porteconomicsmanagement.org/?page_id=938

Questions :

1. Décrivez les caractéristiques du port de Rotterdam à différentes échelles (mondiales, régionales, nationales, locales). (document 2)

2. Identifiez les moteurs de la croissance portuaire en 2019. (document 1)

3. Comment les autorités portuaires aménagent-elles le port pour répondre aux attentes des compagnies maritimes ? (documents 1 et 2)

4. « On assiste au déplacement du port vers l'aval de l'estuaire et au déclin de zones industrielles au profit d'espaces de logistique ». Justifiez cette affirmation à l'aide des documents et de vos connaissances. (documents 1 et 2)

1 - Sujet d'étude : les espaces périurbains en France (métropolitaine et ultramarine)

Document : s'installer au vert...

L'air de la campagne vous attire ? Pourquoi ne pas y mener votre carrière ! Loin des grandes villes, vous (re)découvrirez les plaisirs du travail environnement rural... Les Français sont de plus en plus tentés par la vie à la campagne. Chaque année, près de 100 000 d'entre eux quittent la ville pour s'installer au vert. Avec la révolution industrielle, les zones rurales tendaient à se dépeupler (entre 1989 et 1999, elles perdaient près de 17 000 habitants par an). Mais depuis les années 2000, la tendance s'est inversée.

Pourquoi la campagne ? L'installation à la campagne permet d'obtenir une meilleure qualité de vie. Le contact avec la nature, la proximité avec la population locale, sont généralement des valeurs invoquées par les aspirants à la vie rurale. C'est aussi souvent l'occasion d'un nouveau départ professionnel. Les « néo-ruraux », ces citadins qui décident de s'installer en zone rurale, veulent généralement transformer leur quotidien. Changer radicalement d'environnement peut être très tentant ! Ce peut aussi être l'occasion de retrouver ses racines familiales et/ou de vivre dans une région que l'on aime. [...]

Quelles opportunités professionnelles ? Dans les campagnes françaises, l'activité est majoritairement tournée vers les services de proximité : commerce de détail, activités financières et immobilières, éducation, santé... L'industrie emploie environ un tiers de la population active. Enfin, l'agriculture représente environ 10% des emplois. Le développement de l'agriculture bio est d'ailleurs en plein essor... Le télétravail, qui permet de gérer la distance avec les clients, les fournisseurs, les employeurs, les formateurs... permet d'explorer d'autres voies. Bien sûr, les métiers de l'informatique sont très présents, mais toutes sortes d'activités peuvent s'effectuer par télétravail : traduction, commerce en ligne... A vous de les imaginer !

La double activité constitue aussi une bonne stratégie : tenir une librairie, ou un café par exemple, dans un lieu qui amène peu de clients, ne permet pas toujours d'obtenir des revenus suffisants. [...]

La mobilité ville-campagne est parfois nécessaire. Les commerces de produits régionaux, viticoles, impliquent souvent des déplacements en ville, pour des livraisons auprès des clients, des rencontres professionnelles avec les fournisseurs, etc. Cette mobilité peut aussi être recherchée par celles et ceux qui veulent conserver certains repères de leur ancienne vie citadine. Source : Pôle emploi, actualités [consulté en octobre 2019]

Questions :

- 1) Décrivez l'évolution de la population des zones rurales françaises depuis 1989.
- 2) Relevez dans le document les différentes raisons qui peuvent attirer de nouveaux habitants dans les espaces ruraux.
- 3) Montrez que ce document témoigne de la multifonctionnalité croissante des espaces ruraux en France.
- 4) Expliquez l'attractivité nouvelle de certains espaces ruraux et les conséquences sur les mobilités des Français.

2 - Sujet d'étude : les espaces périurbains en France métropolitaine et ultramarine.

Document 1 : Les espaces périurbains critiqués

Y a-t-il des territoires en France qui suscitent autant de controverses que le périurbain ? Ces espaces marqués par la discontinuité du bâti, spatialement à l'écart des pôles urbains mais fonctionnellement très intégrés à ces derniers, présentent certes des habitats diversifiés et des activités multiples (supermarchés, zones d'activités de nature très variable, entrepôts, etc.), mais sont la cible de critiques récurrentes : « critiques socio-politiques (déficit en espaces publics, choix de l'entre-soi), esthétiques (uniformité de la construction pavillonnaire), économiques (coût de la dépendance automobile pour les particuliers et de la desserte en réseaux pour la collectivité) ou encore environnementales (consommation d'espaces agricoles) ».

Pourtant, [...] ce sont dans les couronnes des grands pôles urbains et des pôles moyens que la croissance de la population est la plus forte !

L'urbaniste Eric Charmes décrit la périurbanisation comme un triple « émiettement de la ville ». L'émiettement politique se caractérise par des communes (villages, bourgs, petites villes) qui se mettent à fonctionner comme des clubs [...] où l'on a affaire [...] à des consommateurs d'espaces verts et de voisinage socialement homogène [...]. L'émiettement paysager repose sur le maintien de champs ou de forêts aux limites des communes, au-delà de l'ultime couronne de pavillons. Il vise à séparer chaque commune de ses voisines. L'émiettement social, enfin, renvoie au tri opéré dans le périurbain, à la faveur des prix du foncier. Source : Olivier Milhaud, géographe, « Périurbain : le débat est ouvert ! », La Documentation photographique n°8116, La France des marges, mars-avril 2017, p. 32.

Document 2 : La périurbanisation à Mennecy (département de l'Essonne, Ile-de-France)

Source : Géoportail, www.geoportail.gouv.fr

Questions :

- 1) Définissez les espaces périurbains.
- 2) Relevez les fonctions des espaces périurbains.
- 3) Expliquez pourquoi les espaces périurbains sont la cible de critiques.
- 4) Montrez que la périurbanisation transforme les espaces ruraux.

3 - Sujet d'étude : Les espaces périurbains en France (métropolitaine et ultramarine)**Doc 1 : Voyage (extra)ordinaire de Nantes à Vertou par Markéta Fingerová 1.**

« Décembre 2018 - 8h30. Je pars de Nantes. Aujourd'hui je vais rencontrer Manu, un veuf qui vit dans un pavillon avec un grand jardin. Comme (presque) tout le monde à Vertou. Les Vertaviens² en sont fiers. C'est une commune métropolitaine nantaise qui est recherchée pour sa proximité de la ville de Nantes, pour le calme que propose la nature qui l'entoure, les promenades au bord de la Sevré nantaise et dans les vignobles. On passe par la route du vignoble, encore des pavillons Un rond-point et d'un coup tout disparaît. C'est un peu bizarre vu que je vais dans la direction du centre-ville. Le boulevard de l'Europe est entouré par des champs. Mais, comme par enchantement, les maisons réapparaissent et même de vieux immeubles HLM (les Vertaviens n'en sont pas fiers). Derrière habitent Joseph et sa femme, d'anciens agriculteurs. Leur petite maison créé une transition douce entre la ville et la nature, c'est en tout cas ce que dit Joseph,

Je descends du bus. On se dit « au revoir » avec le conducteur et je vais regarder quel bus m'amène chez Manu dans les Mortiers. Je regarde la carte, mais il n'y a aucune information. Je tourne vers le bâtiment juste à côté, la bibliothèque et je demande à la dame travaillant à l'accueil. Elle n'est pas sûre, mais elle m'explique que probablement il n'y a aucune connexion en transports en commun et pour y aller à pied c'est loin. Je demande à l'accueil de la mairie. En effet, il n'y a aucun moyen en transport en commun pour accéder aux Mortiers. Je tombe de haut Je réalise d'un coup à quel point je ne suis habituée à me déplacer que dans des villes. [...] Alors j'appelle un taxi et j'attends 20 minutes parce qu'il part de Nantes. Il arrive et il m'amène en quelques minutes chez Manu, On traverse une forêt. Il n'y a pas de trottoirs. Les gens doivent être vraiment habitués à ne se déplacer qu'en voiture. J'arrive chez Manu, et à ma question comment il fait sans voiture, il se met à rire : « Je prends une trottinette comme tout le monde en ce moment ! Si je n'ai pas la voiture, j'ai le vélo ou je fais à pied. C'est tout. Qu'est-ce que vous voulez faire. On n'a pas le choix de toute façon. Le monde avance, ça ne recule jamais ». Il rigole mais en même temps il est un peu triste. Et moi je me dis que le monde pourrait avancer de la même manière pour tous quand même. A la fin Manu me propose de m'amener Porte de Vertou en voiture. Je lui en suis infiniment reconnaissante et j'accepte sans hésiter On passe par la forêt, on croise une personne en trottinette. [...] Manu a été pendant longtemps très embêté à cause de l'accident avec sa voiture, il ne pouvait pas se déplacer, parce qu'« il n'y a rien du tout ». [...] Je repars par le Bus vers Nantes. » Notes : 1. Markéta Fingerová est une anthropologue qui travaille sur les espaces périurbains. Elle conduit des entretiens dans les espaces périurbains de l'agglomération nantaise.

2. Les Vertaviens sont les habitants de Vertou.

Document 2 : le territoire de Vertou

Questions :

1. Qualifiez l'espace auquel appartient la commune de Vertou dans l'agglomération nantaise (Doc.1)
2. Décrivez les composantes du territoire de Vertou (Document 2)
3. Expliquez les attentes des urbains qui s'installent dans la campagne de Vertou. (Docs 1 et 2)
4. Quelle place tient l'automobile dans les mobilités quotidiennes des habitants de Vertou ? (Doc.1)
5. Justifiez l'affirmation suivante : « Les espaces périurbains connaissent de profondes recompositions: l'agriculture évolue sous l'effet de la progression marquée des fonctions résidentielles, logistiques, de loisirs, de production non agricoles. . » (Documents 1 et 2).

4 - Sujet d'étude : Les espaces périurbains en France (métropolitaine et ultramarine)**Document 1 : habiter dans le périurbain**

« Le principal aspect que nous avons réussi à démontrer sur l'Ouest de la France, [...] c'est la très grande diversité des modes d'habiter dans l'espace périurbain, entre repli sur le logement, insertion villageoise ou pratiques à l'échelle métropolitaine. C'est une certaine manière de rompre avec l'unicité du périurbain [...]. Il s'agissait pour nous d'observer la diversité à la fois sociale et des manières de faire des périurbains. Nous avons démontré qu'il y a d'autres manières de vivre le périurbain que le "Pack Périurbain" (1) dans lequel l'utilisation de l'automobile est vraiment au cœur du quotidien, avec des boucles programmées. Nous avons également pu observer une émergence, ou plutôt une réémergence, du covoiturage dans les espaces de proximité, notamment autour des activités des enfants. Nous avons également remarqué une utilisation plus importante de la marche à pied et du vélo, de façon très locale, notamment pour les populations un peu "captives", les jeunes enfants ou les mères de famille par exemple.

Dans nos travaux plus récents, on a constaté que ces nouvelles manières d'être mobiles touchaient aussi les mobilités domicile-travail, qui jusqu'à présent étaient très peu impactées. A force d'en parler, le covoiturage commence effectivement à progresser légèrement, à des fins professionnelles mais aussi pour aller dans la grande ville (pour faire ses courses, pratiquer des loisirs ou autres). La pratique du vélo se développe aussi mais est toutefois très disparate selon les territoires. Nous avons travaillé sur Tours, Grenoble et Aix-en-Provence. Il n'y avait pas du tout de développement de la pratique du vélo autour d'Aix, ou très peu, alors qu'on a une population plutôt jeune, avec beaucoup d'étudiants en particulier. Mais les conditions matérielles de la circulation (insécurité routière, absence de cohérence des aménagements), font que le vélo est très peu présent. En revanche, à Grenoble, la municipalité est très volontariste et ça marche même là où on ne l'attend pas. J'ai en tête un entretien assez extraordinaire d'ailleurs : la personne interrogée allait au travail en vélo, alors qu'elle habite sur les pentes du Massif de Belledonne. Elle argumentait en disant qu'elle fait du sport et que, plutôt que de faire une sortie spécifique juste après, elle fait son sport en même temps qu'en allant et revenant du travail. A Tours, la municipalité joue beaucoup moins, même si il y a des choses qui sont faites, et pourtant le vélo se développe assez fortement y compris dans des espaces périurbains qui peuvent être assez lointains. [...] Pour l'instant, ces dynamiques sont encore assez marginales du point de vue quantitatif, mais c'est tendanciel. [...] On ne réagit plus à la mobilité de la même façon qu'avant, c'est un élément important. »

Note : 1. « Pack périurbain » : l'expression a été utilisée par des géographes pour évoquer les caractéristiques communes des modes d'habiter dans l'espace périurbain : la distance à la « ville », l'habitat pavillonnaire, les faibles densités, l'éloignement des services et des emplois...

Source : interview de Rodolphe Dodier, professeur de géographie à l'université d'Aix-Marseille, et chercheur au sein du laboratoire Temps, Espaces, Langages, Europe méridionale, Méditerranée (TELEMME).

Document 2 : un espace de travail collaboratif dans un espace périurbain

Melchior
coworking
« Travailler ensemble librement »

1er espace de travail péri-urbain

Le coworking arrive *près de chez vous* !
A 20 mn de la place Bellecour à 14 km de Lyon, **350 m²** d'espaces de travail vous attendent.
Au cœur du village de **Charly**, dans un cadre exceptionnel de **verdure et de calme**, vous pouvez partager une expérience de travail **professionnel, coopératif et stimulant**.
Un lieu novateur soutenu par la **Métropole de Lyon** dans une démarche de **développement durable**.

Questions :

1. Définissez la place des mobilités dans la vie des habitants des espaces périurbains. (document 1)
2. Expliquez la phrase soulignée. (document 1)
3. Décrivez ce qu'est un espace de travail collaboratif (document 2)
4. Comment cette initiative peut-elle contribuer à faire évoluer les mobilités des périurbains ? (doc.2)
5. Justifiez l'affirmation suivante : « Les espaces périurbains sont divers et connaissent de profondes recompositions ». (Documents 1 et 2)

5 - Sujet d'étude : Les espaces périurbains en France (métropolitaine et ultramarine)**Document 1 : regards sur le périurbain d'après un géographe.**

« Effectivement, "le" périurbain est un problème : personne ne l'a conçu, ce n'est pas un projet urbanistique, ce n'est pas un projet politique volontariste. [...] Le périurbain n'a pas été planifié, c'est quelque chose qui est arrivé comme une conséquence d'autres décisions. Pourtant, le périurbain, aujourd'hui, il est là et il faut faire avec.

Avec tout ça, les habitants du périurbain se sont sentis eux-mêmes agressés. Ils avaient l'impression d'être montrés du doigt comme étant les seuls responsables de la pollution, de la congestion urbaine, de l'extension urbaine... Alors que chacun, et c'est légitime, essaie seulement de vivre sa vie normalement. D'ailleurs, c'est souvent un projet plutôt positif d'aller s'installer dans l'espace périurbain, de faire construire sa maison, pour héberger sa famille. Ce sont des valeurs qui sont assez présentes et qui sont plutôt vécues de façon positive. Les jeunes qui quittent le périurbain nous disent souvent, après coup : "J'étais quand même heureux même si c'était un peu difficile en étant ado". C'est aussi quelque chose dont il faut tenir compte. On a tellement insisté sur la responsabilité des périurbains qu'il y a une partie de la réaction qui est un peu populiste, forcément : "Pour moi c'est difficile financièrement parce que j'ai pris pour trente ans de prêt et en plus on va me dire que je suis responsable de tous les maux de la ville ?"

Je pense qu'il faut casser cette spirale négative en disant que l'espace périurbain, il est là, il existe et qu'il faut justement que les politiques publiques investissent cet espace, qu'elles accompagnent ce développement. On souffre d'un déficit de service public dans ces territoires : on est loin de l'hôpital, des structures d'enseignements, etc. Il y a de petits pôles de proximité qui se créent, qui se renforcent, qui remettent de l'urbanité dans ces espaces périurbains et il faut les conforter. Et une fois qu'on aura montré qu'on fait quelque chose, qu'on agit, les habitants vont pouvoir constater qu'ils ne sont pas laissés pour compte, que la puissance publique s'intéresse à eux. C'est un élément déterminant. [...]

Ce sont les collectivités territoriales qui ont donné les permis de construire ! Les gens n'ont rien fait d'illégal. Les politiques nationales d'aide à la pierre ou le prêt à taux zéro, les aménagements routiers, ont beaucoup incité à tout ça. Et puis, surtout, ce n'est pas si facile que ça de vivre dans le périurbain. On le voit dans les entretiens : si on leur avait proposé ou permis de vivre plus près du centre leur réponse aurait presque toujours été positive, notamment pour des gens qui habitent dans du périurbain assez lointain principalement en raison du coût du foncier (1). »

Note 1. Foncier : terrains et/ou aux logements Source : interview de Rodolphe Dodier est professeur de géographie à l'université d'Aix-Marseille, et chercheur au sein du laboratoire Temps, Espaces, Langages, Europe Méridionale, Méditerranée (TELEMME).

Document 2 : un lotissement périurbain dans les Yvelines. (2005)

Source : Lotissement de la Tourelle à Maule (Yvelines). Cliché : J.-H. Mora, licence CC BY-SA 3.0 (2005).

Questions :

1. Identifiez les éléments qui ont contribué au développement des espaces périurbains. (Document 1)
2. Décrivez de que recherchent les habitants dans les espaces périurbains. (Documents 1 et 2)
3. Expliquez la phrase soulignée. (Document 1)
4. Citez ce qui est reproché aux habitants des espaces périurbains. (Documents 1 et 2)
5. Justifiez l'affirmation suivante : « les espaces périurbains sont marqués par l'essor des fonctions résidentielles mais leur croissance suppose des politiques volontaristes d'aménagement ».

6 -Sujet d'étude : Les espaces périurbains en France (métropolitaine et ultramarine)

Document 1 : la périurbanisation dans l'agglomération de Cayenne

« Le dynamisme démographique de l'agglomération de Cayenne entraîne un fort développement de son urbanisation sur le territoire des communes de plus en plus éloignées de la ville centre alors que les emplois et les activités y restent concentrés. Cette situation génère une forte hausse des besoins de déplacements entre Cayenne et les autres communes, qui se concentrent, dans la partie ouest, sur la RN1 (1) du fait de l'absence d'alternative. La RN1 supporte ainsi un niveau de trafic très élevé qui atteint, dans sa partie entre l'échangeur de Balata et la RD 51 (carrefour dit de la Carapa) sa limite de capacité. La circulation y est ainsi très difficile avec une saturation quotidienne matin et soir [...]

Les territoires des communes de Macouria et Matoury subissent une forte pression foncière liée au développement de l'agglomération de Cayenne et à l'accroissement démographique (entre + 3 % et + 4 % par an ces dernières années alors qu'elle n'est comprise qu'entre 0,4 % et 0,6 % sur l'ensemble de la France). Cette pression affecte notamment les espaces naturels et agricoles.

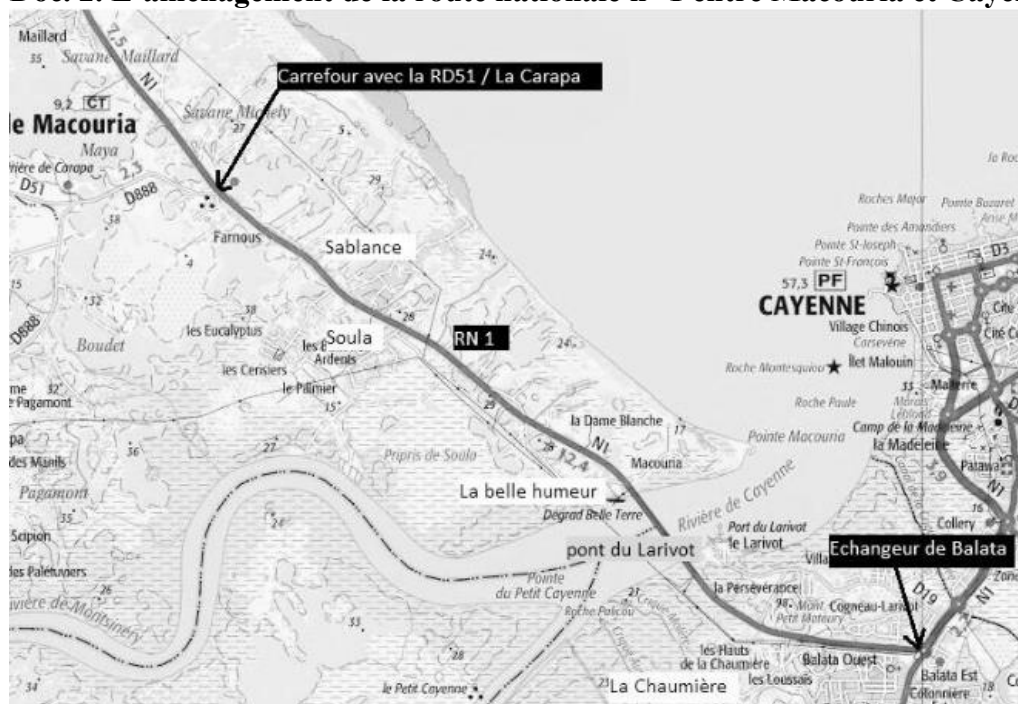
Pour prendre en compte et maîtriser cette pression, les collectivités locales ont développé une politique cohérente et planifiée en matière d'habitat qui s'est traduite par plusieurs projets d'aménagement en cours ou à venir comme la ZAC (2) de Soula ou le lotissement de Belle Humeur, sur la commune de Macouria, et les quartiers résidentiels de Balata nord/Larivot, Balata ouest/Abriba, la Chaumière, sur la commune de Matoury.

La RN1, sur le secteur objet de l'aménagement, évolue essentiellement aujourd'hui dans des espaces semi-naturels.

L'habitat au bord de la route est le plus souvent éparé et disséminé selon des logiques d'opportunité (habitat spontané) qui augmente la pression foncière. Il s'agit d'un habitat de type individuel, souvent précaire, « informel », c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation au titre du code de l'urbanisme. »

Notes : 1 : route nationale 1 2 : zone d'aménagement concerté Source : Préfecture de la Région Guyane et Collectivité territoriale de Guyane, Aménagement de la route nationale n° 1 de Guyane, dossier de concertation. DEAL Guyane, 2018.

Doc. 2. L'aménagement de la route nationale n° 1 entre Macouria et Cayenne.



Echelle 1 : 68 220 Source : D'après Géoportail, carte IGN n°4712, 2005,

Questions :

- 1) Définissez la périurbanisation.
- 2) Décrivez deux difficultés qui se posent aux communes de l'agglomération de Cayenne.
- 3) Caractérissez le problème d'habitat propre aux territoires d'outre-mer.
- 4) Indiquez l'importance que revêt la RN 1 dans l'agglomération cayennaise.
- 5) Relevez dans les documents deux réponses apportées par les collectivités locales aux problèmes posés.