



LE CHOIX
D'UNE AUTRE
SCOLARITÉ

HISTOIRE-GEOGRAPHIE

Classe de Troisième

- Premier trimestre -

76/78 rue Saint Lazare – 75009 Paris

www.eib-adistance.com

SÉQUENCE 2

LA FRANCE DES VILLES

LEÇON 1

Etude de cas : l'aire urbaine de Toulouse

LEÇON 2

Les territoires urbains dans une France mondialisée

SÉQUENCE 2

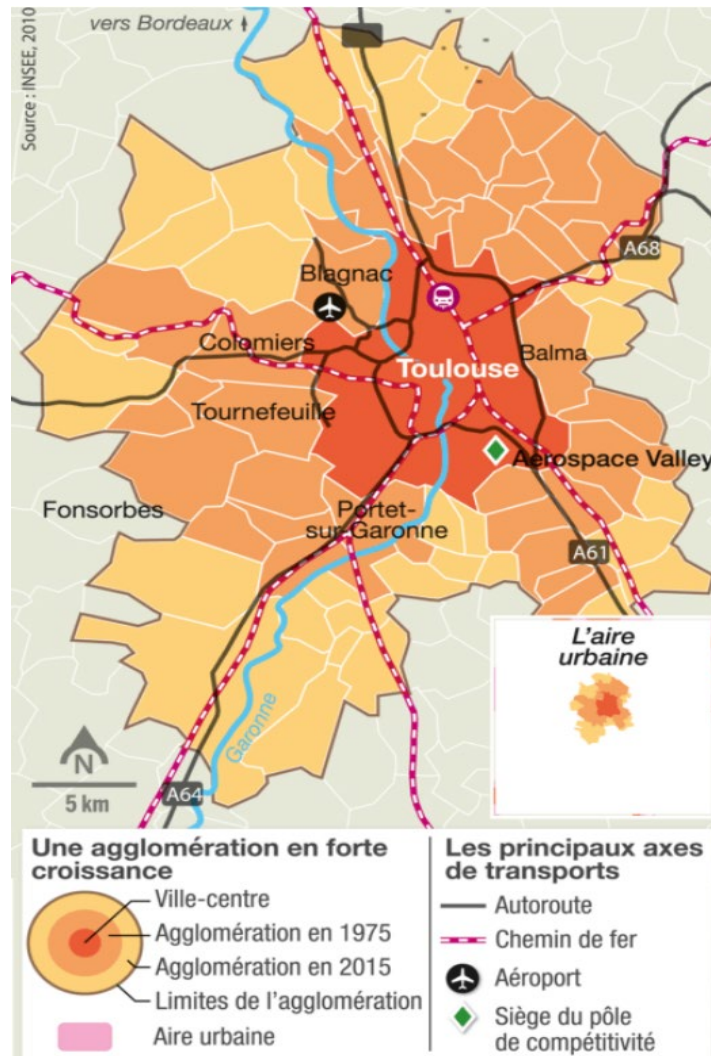
LEÇON 1

Etude de cas : l'aire urbaine de Toulouse

Comme pour ton année de 4^{ème}, la géographie en 3^{ème} sera traitée en alternant les échelles, c'est-à-dire la taille du territoire étudié. D'abord, on commence toujours par une étude de cas qui propose d'analyser une problématique à grande échelle (sur un territoire local comme une région, une ville, un quartier) puis on élargit et on passe à plus petite échelle (on observe le phénomène qu'on a vu lors de l'étude de cas à échelle nationale, continentale ou mondiale).

Attention, c'est contre-intuitif mais en géographie une carte à grande échelle correspond à un petit territoire dans la réalité (lorsqu'on « zoome » beaucoup, par exemple la carte d'un quartier) et inversement, une carte à petite échelle correspond à un territoire vaste dans la réalité (lorsqu'on « dézoome », par exemple la carte d'un continent). Ainsi, si on compare la carte de la Bretagne et la carte de France, la carte de la Bretagne est à grande échelle et celle de France est à petite échelle.

Document 1 :



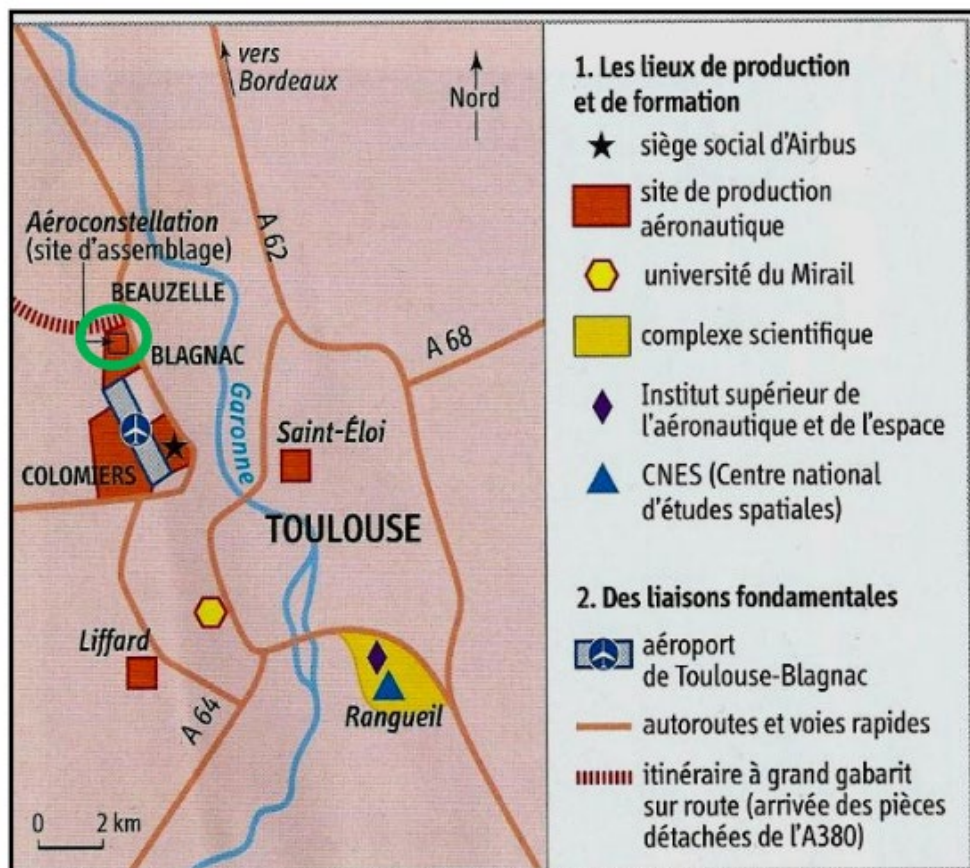
Document 2 :

En 1974, Airbus a installé ses bureaux à Toulouse, à proximité de l'usine où était fabriqué son premier appareil, l'A 300, sur l'aéroport de Blagnac. Longtemps, Toulouse s'est identifié à l'espace. Jusqu'à ce que l'aventure aéronautique prenne le dessus : des salariés allemands, puis britanniques sont arrivés, des usines ont poussé, de nouveaux avions ont pointé leur nez. La success story airbusienne a fait l'effet d'une divine surprise dans une région traditionnellement agricole, où la seule autre industrie d'importance était la chimie, avec AZF. Objet de fierté, moteur de l'économie locale, la réussite de l'avionneur européen dépasse toutefois largement les frontières de la région et de l'Hexagone. Et, si Toulouse s'identifie désormais à Airbus, Airbus a toujours pris soin de ne pas apparaître comme une entreprise toulousaine. Ne devait-il pas s'imposer comme un concurrent de classe mondiale face à Boeing ? Mission accomplie : depuis dix ans, l'europeen fait jeu égal avec l'américain.

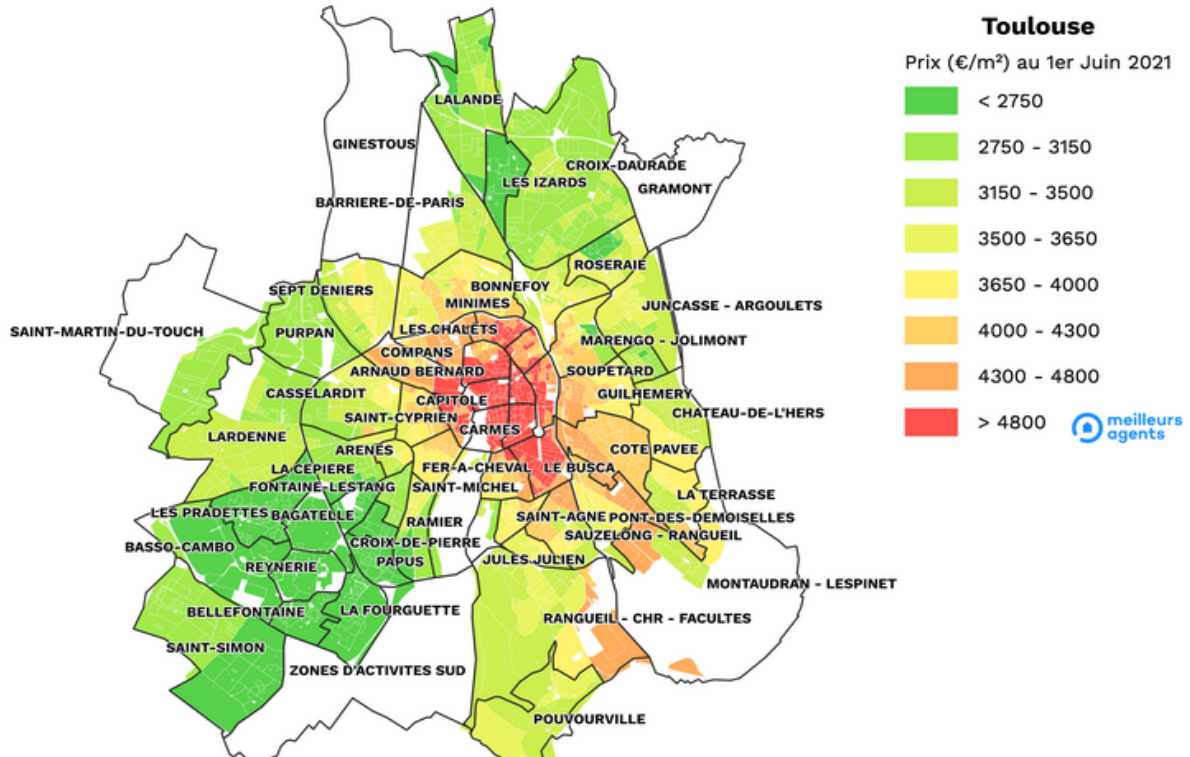
Malgré l'ouverture d'une chaîne d'assemblage en Chine, en 2007, et la construction d'une autre aux Etats-Unis, démarrée au printemps 2013, malgré ses bureaux d'ingénierie en Inde et en Russie, ses centres de formation aux quatre coins du monde, Airbus se retrouve plus toulousain que jamais. L'avionneur a en effet investi plus de 1 milliard d'euros ces dix dernières années dans l'agglomération. "Airbus génère trois emplois indirects pour un emploi direct, rappelle le maire de Blagnac : un en sous-traitance de production, un en ingénierie, un en restauration-commerce." Cas unique en France, la région Occitanie a connu l'an dernier une progression de 1,7% de l'emploi industriel. Une situation exceptionnelle due à l'aéronautique, qui embauche à tour de bras pour suivre les cadences de production de l'avionneur.

D'après *Libération*, avril 2019

Document 3 : Quelques sites essentiels à Toulouse



Document 4 : Prix de l'immobilier dans l'aire urbaine de Toulouse



Document 5 :

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 - valant Plan de Déplacements Urbains - a pour objectif de développer un réseau de transports performant, innovant, au plus près des besoins des usagers de la grande agglomération toulousaine. Il intègre également le développement urbain et l'organisation des réseaux routiers sur les territoires. Ce projet irrigue l'ensemble du territoire en jouant sur la complémentarité des modes de transport. Au total 3,8 milliards d'euros seront investis en 15 ans en faveur des transports en commun.

Ce projet doit permettre de répondre aux enjeux de mobilité, d'accessibilité et d'attractivité du territoire à l'horizon 2030. À cette date, il s'agira d'accueillir plus de 15 000 nouveaux habitants par an sur l'aire urbaine qui comptera plus de 500 000 déplacements supplémentaires par jour. Il y a chaque jour 3,8 millions de déplacements dans l'agglomération, dont 250 000 en transports en commun.

À l'horizon 2025, on estime à 4,5 millions le nombre de déplacements quotidiens sur la grande agglomération toulousaine. Les réalisations du projet "Mobilités 2020-2030" répondent aux besoins grandissant du territoire.

Source : « Toulouse Métropole », 2022

Questions : Pense à bien citer les documents pour justifier tes réponses.

- 1. document 1 :** à partir de l'exemple de Toulouse, différencie ce que sont la ville-centre, l'agglomération et l'aire urbaine.
- 2. documents 1 et 2 :** quel est l'un des atouts majeurs de Toulouse ?
- 3. document 3 :** quels sont les éléments qui font de Toulouse un espace attractif ?
- 4. document 4 :** quelles sont les différences de prix du logement dans toute l'aire urbaine de Toulouse ?
- 5. document 5 :** pourquoi est-il essentiel de construire une offre de transport efficace à échelle de toute l'aire urbaine ? (n'oublie pas de t'appuyer sur tes réponses précédentes pour cette question).

SÉQUENCE 2

LEÇON 2

Les territoires urbains dans une France mondialisée

Pour établir des statistiques sur les lieux de vie des Français, les géographes s'appuient généralement sur la règle selon laquelle une ville regroupe plus de 2000 habitants. En dessous, il s'agit d'un village (un espace rural). Mais les territoires ont aujourd'hui tellement évolué et se sont tellement transformés que certains d'entre eux sont hybrides, c'est-à-dire qu'ils présentent des caractères typiques de la ville mais aussi de la campagne. On peine alors à les classer et on doit abandonner ce seuil de 2000 habitants. Les spécialistes doivent donc les analyser avec précision pour déterminer s'ils sont plutôt urbains ou plutôt ruraux et proposent alors de les nommer « espaces à dominante urbaine » ou « espaces à dominante rurale » tant les frontières se sont amincies entre les deux types de territoires.

I. La variété des mondes urbains en France

Plus de 80% de la population française vit en ville. Il s'agit avant tout de personnes qui résident dans des aires urbaines, c'est-à-dire des zones d'échanges intensifs entre leur domicile et leur lieu de travail. On constate que 60% des Français résident au sein même des pôles des grandes aires urbaines.

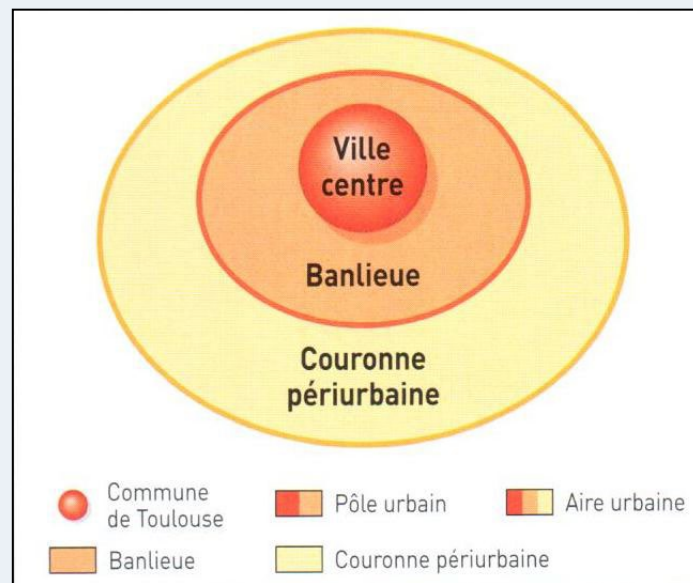
Certaines communes des couronnes périurbaines sont encore rurales avec moins de 2000 habitants. Cependant, leur population a un mode de vie tout à fait urbain. Ces individus, souvent des familles, travaillent dans le centre-ville, y font leurs courses et y trouvent l'offre de loisir qui leur correspond. La zone périurbaine est donc un espace mixte, à cheval entre ville et campagne, où le paysage est rural (de l'espace, des maisons individuelles et non des immeubles, des jardins, des forêts, des champs...) mais où les habitants sont profondément urbains. Pour rejoindre le centre-ville, qu'ils fréquentent quotidiennement, ces périurbains font de nombreux allers-retours chaque jour. On parle de « migrations pendulaires ». Souvent, la voiture est donc un équipement indispensable pour ces Français.

Quoi qu'il en soit, les hommes et les activités (surtout les activités de commandement) ont toujours tendance à se concentrer dans les grandes villes. Ce phénomène dit de métropolisation profite encore largement à Paris.

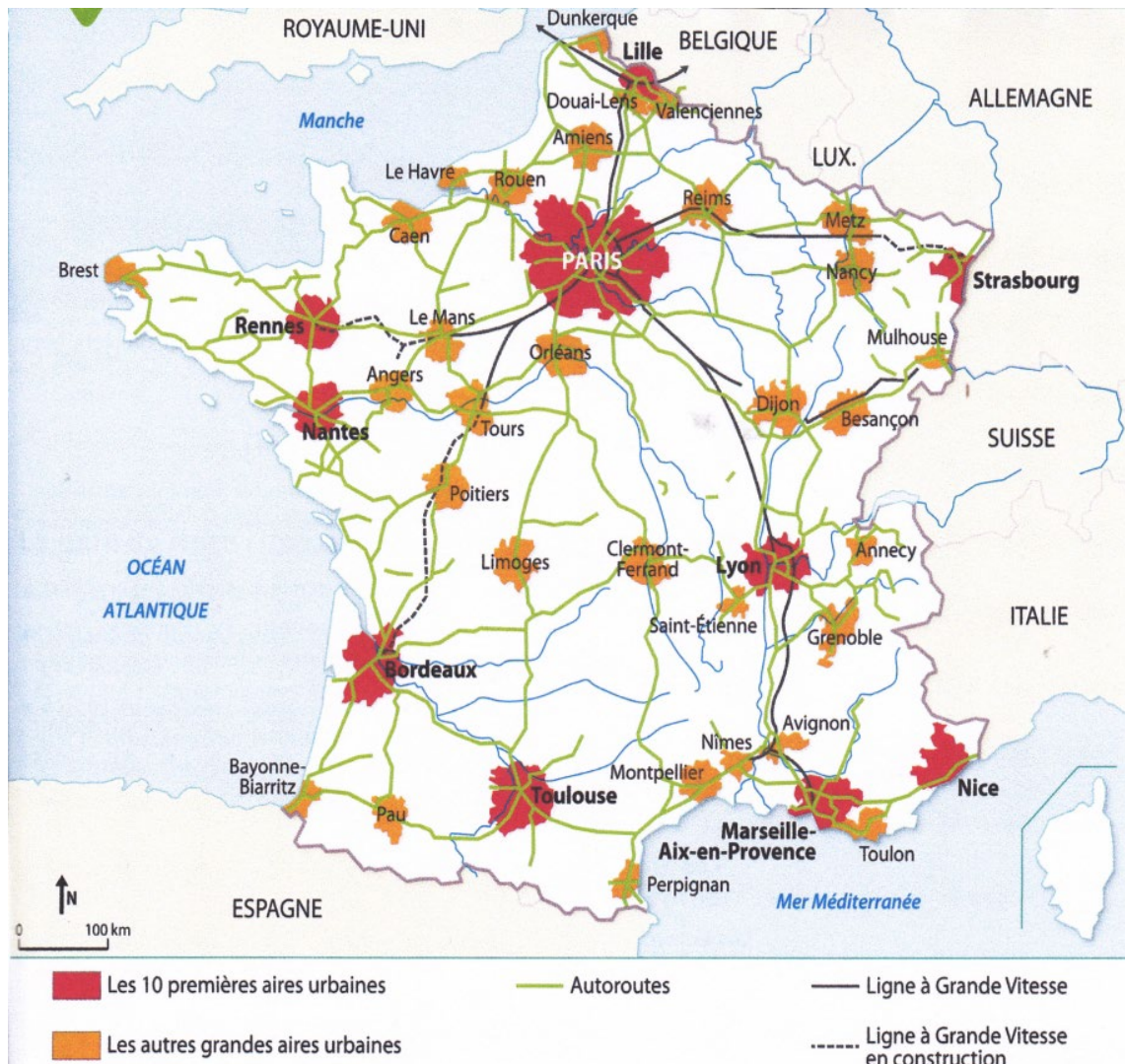
Quelques villes du sud et de l'ouest (Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes...) sont également très attractives et leurs populations augmentent désormais plus vite que celle de Paris. Plusieurs facteurs expliquent cette tendance : des prix plus abordables pour se loger, une vie souvent plus proche de la nature et moins polluée, le développement du télétravail, la multiplication d'associations culturelles, sportives, les meilleures communications...

Document 1:

Schéma de l'aire urbaine.



Document 2 : Les principales aires urbaines françaises



La domination de l'aire urbaine parisienne est évidente. Toutefois, d'autres grandes aires urbaines se distinguent, comme celles de Bordeaux, de Marseille, de Nantes ou bien sûr de Toulouse. Le phénomène de la métropolisation est bien visible aussi sur cette carte, les villes majeures ayant des aires urbaines développées.

II. Mobilité humaine et étalement urbain

La croissance urbaine et la métropolisation provoquent un inéluctable étalement urbain :

- dans un rayon de 10 à 25 km pour les villes moyennes
- dans un rayon de 40 à 60 km pour les métropoles régionales
- supérieur à 100 km en ce qui concerne Paris !

Ce phénomène de périurbanisation s'explique par le coût élevé des logements, par l'engorgement des centres villes, mais aussi par ce désir bien français de posséder son pavillon individuel avec un jardin.

Les limites des espaces urbains sont de plus en plus floues et la mobilité automobile devient indispensable. Le nombre des migrations pendulaires, ainsi que les déplacements réguliers et occasionnels vers la métropole, ne cessent d'augmenter.

Cet étalement spatial des villes est devenu un enjeu majeur du développement durable. En effet, la périurbanisation qui permet, certes, une meilleure qualité de vie présente aussi des inconvénients : pollution de l'environnement, temps et frais de transport, difficulté d'accès aux commerces, aux services administratifs et aux soins qui influent nécessairement sur les conditions de vie des populations.

Document 3 : Vue aérienne d'une zone périurbaine, Houdemont en Meurthe et Moselle



Le paysage périurbain typique mélange clairement des éléments ruraux (ici les champs et des zones boisées) et des aspirations typiquement urbaines (des pavillons individuels, des piscines...).

Élus locaux, associations et citoyens essaient de promouvoir un développement urbain harmonieux en créant des éco-quartiers ou en favorisant des modes de transports durables (tramway, voitures électriques partagées, vélo...). Mais les périurbains demeurent grandement dépendants de leur voiture. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le mouvement des Gilets Jaunes qui a touché la France à partir de novembre 2018 a pour point de départ l'augmentation du prix de l'essence décidée par le gouvernement pour inciter les automobilistes à moins prendre leur voiture, dans un objectif écologique. Le problème est que pour tous les Français qui vivent dans le périurbain, la voiture est un outil indispensable pour aller travailler et le budget qu'ils consacrent à leurs migrations pendulaires est énorme. Une augmentation, même faible, du prix de l'essence représente pour eux un sacrifice insupportable. Aussi ont-ils décidé de se faire entendre en manifestant chaque samedi pendant de nombreux mois, dans les villes de province et à Paris. Ils ont choisi comme symbole le gilet fluorescent obligatoire dans le kit de sécurité des voitures, et d'occuper les ronds-points : cela était une manière d'affirmer que l'automobile et le prix du carburant étaient le déclencheur de leur mécontentement. Plus tard, d'autres revendications sont venues s'ajouter à ces demandes.

Document 4 : Manifestation de Gilets Jaunes à l'entrée de la ville de Saint Briec, en octobre 2021.



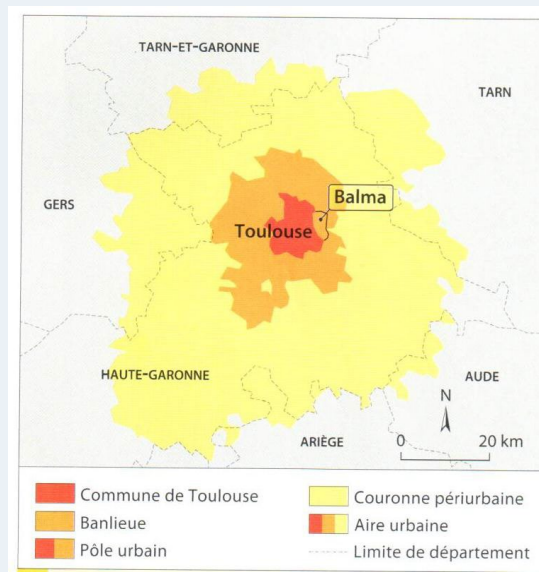
Des citoyens occupent un rond-point et manifestent vêtus du gilet jaune pour réclamer une baisse du prix de l'essence.

Exercice 7 : Un aménagement périurbain

Pour compléter l'étude de cas sur l'aire urbaine de Toulouse, voici une étude à plus grande échelle encore (on « zoome »). Ici, on va observer un territoire très local, la commune de Balma.

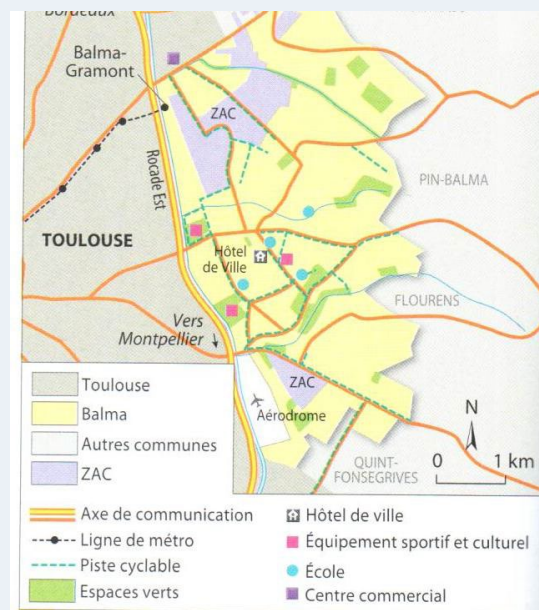
Document 1 :

Balma, une commune de l'aire urbaine de Toulouse.



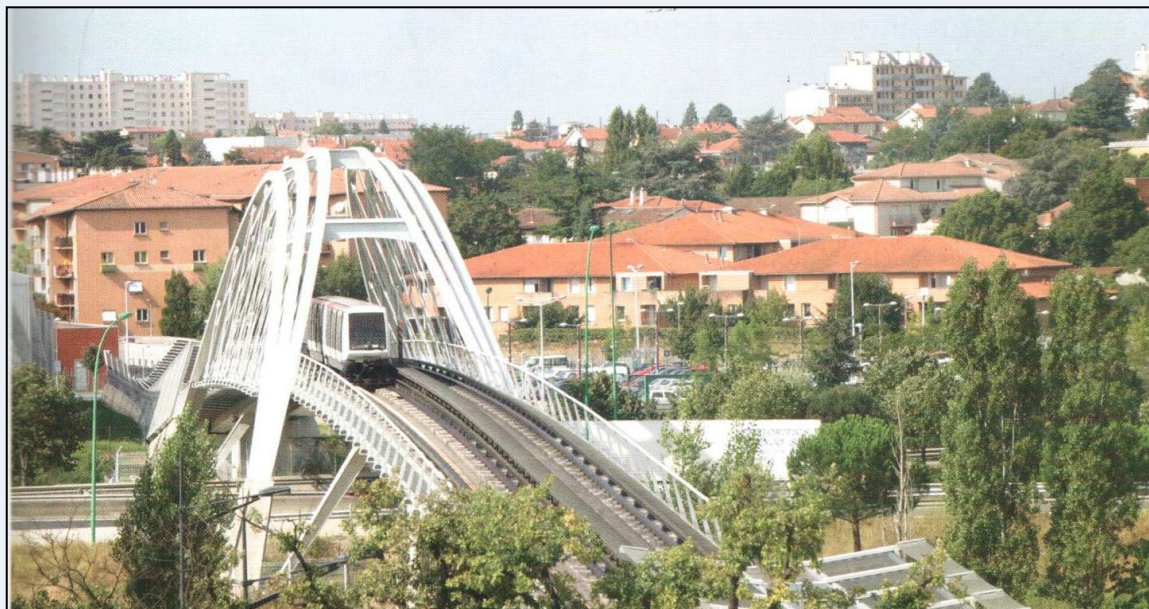
Document 2 :

Équipements et transports à Balma.



Document 3 :

Balma, terminus du métro toulousain.



Document 4 :

Des habitants de Balma témoignent.

Sandra et Nasser : « Nous venons de la région de Marseille, nous travaillons à Toulouse, mais nous avons décidé d'habiter Balma pour son environnement et sa quiétude. »

Gilbert et Jocelyne : « Nous travaillons à Toulouse, mais le soir dès que nous traversons le pont sur l'Hers et que nous rentrons dans Balma, nous retrouvons la verdure et le calme, c'est très agréable. D'une façon générale, tout nous convient à Balma. Par ailleurs, nous sommes très attachés au petit commerce qui renforce le lien social. »

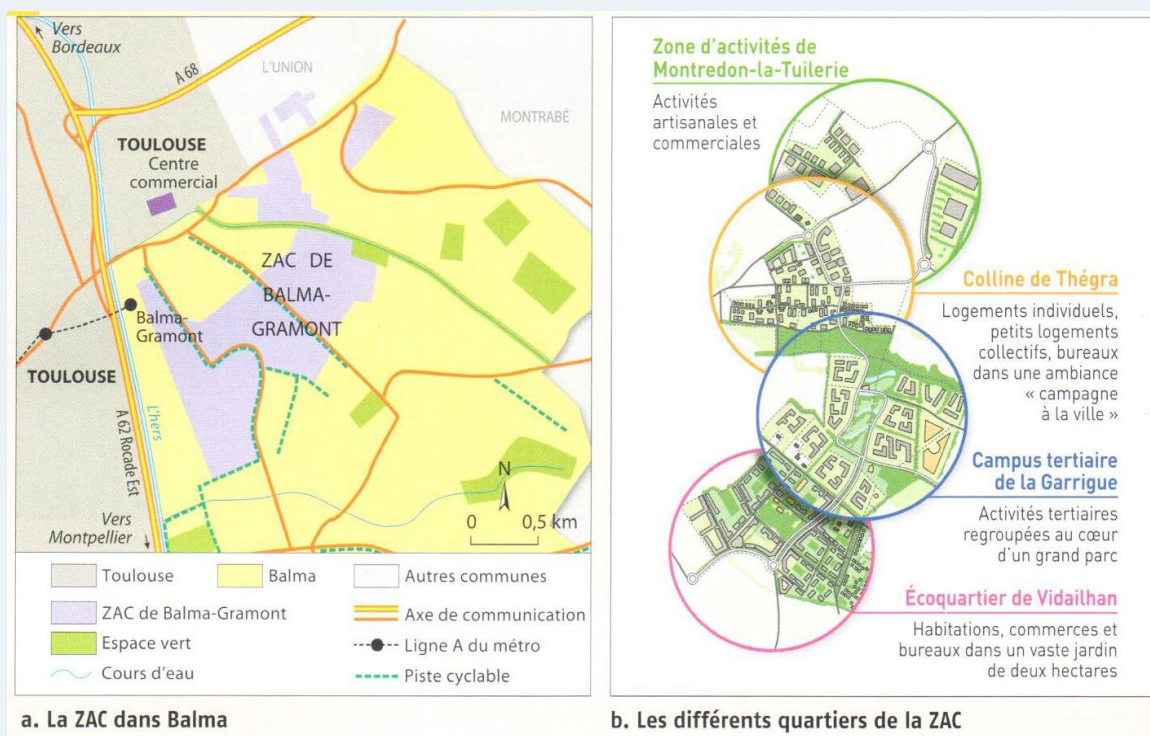
Carole et Yves Laurent : « Nous arrivons d'Angers et nous avons flashé sur Balma pour son cadre de vie et son tissu associatif. Nous sommes ravis de ce choix. Deux de nos enfants pratiquent la natation et le judo à Balma, mais le troisième pratique le basket. Malheureusement, il n'y a pas de club à Balma et nous devons affronter les embouteillages de Toulouse pour l'emmener aux entraînements. C'est le seul point négatif ! »

D'après le site www.ladepeche.fr, 24 novembre 2010

1. Document 1 : localisez la ville de Balma. Situez-la par rapport à la commune de Toulouse, puis dans l'aire urbaine.
2. Documents 2, 3 et 4 : où travaille la majorité des habitants de Balma ? Comment se déplacent-ils ?
3. Documents 2, 3 et 4 : qui sont les nouveaux habitants de Balma ? Pourquoi s'y installent-ils ?

Document 5 :

La ZAC de Balma-Gramont (a et b).



Document 6 :

Les objectifs de la ZAC.

Il s'agit de développer un espace à vocation d'habitat et d'activité économique sur l'entrée de ville, sur une superficie d'environ 106 hectares, dont 90 sur Balma. Cette ZAC permettra de rééquilibrer l'activité économique de l'agglomération toulousaine vers l'est, sur une échelle d'une quinzaine d'années. Elle dispose d'une très bonne accessibilité, tant par la proximité de la rocade de Toulouse que par la présence du terminus de la ligne A du métro. Les deux tiers de la surface sont dédiés à l'activité économique et un tiers à l'habitat, avec un objectif d'environ 1300 logements dont 25% en habitat social et 5% en logements sociaux en accession à la propriété.

Quartiers et espaces publics ont été imaginés dans une perspective de développement durable et conçus pour favoriser la mixité sociale et la convivialité.

www.mairie-balma.fr

Document 7 :

Les dates clés de la création de la ZAC.

- 2001-2002 : le site de la zone nord de Balma est déclaré d'intérêt communautaire.
- 2004 : création d'une ZAC par la communauté urbaine de Toulouse.
- 2006 : débats publics (habitants, associations...).
- 2007 : le dossier de réalisation de la ZAC est approuvé par le conseil communautaire. Révision du PLU de Balma.
- 2008 : début des travaux (éco-quartier de Vidailhan).

Document 8 :

L'inquiétude des élus locaux.

Des acteurs politiques locaux ont manifesté leur opposition au lancement de gros chantiers d'urbanisme comme la ZAC de Balma-Gramont. Selon l'un d'eux, «il faut reprendre une urbanisation qui respecte le cadre de vie, avec des logements individuels ou de petits immeubles. Là, ces 1750 logements vont amener des problèmes de circulation »

www.20minutes.fr, 4 février

Document 9 :

Une association pour protéger le cadre de vie des Balmanais.

L'APCVEB (association de protection du cadre de vie et de l'environnement balmanais) s'intéresse à de nombreux projets : tracé de routes, implantation d'usines ou encore ouverture d'une ZAC, comme celle de Balma. Elle est intervenue dans la mise en place du projet de la ZAC de Balma en recueillant des informations afin d'être en mesure d'alerter et de prévenir la population si une menace pèse sur son cadre de vie. L'association a ensuite fait des propositions afin de faire respecter au mieux l'environnement naturel, économique et architectural de la commune. Elle a ainsi défendu et obtenu l'enfouissement de la ligne haute tension qui traverse la ZAC. La ligne sera enfouie sous la voirie ou sous des chemins et en aucun cas sous des habitations.

<http://apcveb.free.fr>

4. Que signifient les termes : ZAC et PLU (doc 7) ?
5. Présentez en quelques lignes la ZAC de Balma-Gramont, sa situation dans l'espace et le temps, ses objectifs.
6. Documents 7, 8 et 9. Quels acteurs interviennent dans la réalisation de la ZAC ?
7. Documents 8 et 9. Quels pourraient être les effets négatifs de la réalisation de cette ZAC ?
8. Documents 5 et 6. Appuyez-vous sur des exemples précis et montrez que cette ZAC veut répondre à la croissance de la population et à ses besoins.

Définitions

PÔLE URBAIN : ville-centre et sa banlieue.

COURONNE PÉRIURBAINE : espace urbain à la périphérie des pôles urbains.

AIRE URBAINE : le pôle urbain et sa couronne périurbaine.

MÉTROPOLISATION : concentration des activités et des hommes dans les grandes villes.

PÉRIURBANISATION : extension des espaces urbains à la périphérie des agglomérations.

MIGRATIONS PENDULAIRES : déplacements quotidiens des personnes entre leur domicile et leur lieu de travail (à Londres, Milan et Paris de nombreux travailleurs habitent à plus de 100 km de leur lieu de travail).

DÉVELOPPEMENT DURABLE : développement économique mené dans un souci d'équité sociale et d'utilisation raisonnée des ressources de la planète pour compromettre le moins possible l'avenir des futures générations.

ÉCO-QUARTIER : quartier urbain qui se développe dans un objectif de développement durable, avec un maximum d'activités, dans un périmètre limité pour éviter au maximum la pollution automobile, par exemple.

