

# CORRIGE

**Ces éléments de correction n'ont qu'une valeur indicative. Ils ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité des autorités académiques, chaque jury est souverain.**

<b>BEP Secteur industriel et secteur tertiaire</b>			
<b>CORRIGÉ</b>	<b>Session 2008</b>	<b>Durée : 1H</b>	<b>Coefficient : 1 Industriel. 2 Tertiaire</b>
<b>Épreuve : HISTOIRE – GÉOGRAPHIE</b>		<b>Code : HG-09-08-MRAG</b>	

## LES DÉPLACEMENTS DANS LES ESPACES URBANISÉS : L'EXEMPLE DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE.

### RECOMMANDATIONS POUR LA CORRECTION ET L'ÉVALUATION.

L'ensemble de l'échelle de la notation doit être utilisé.  
 La note maximale est délivrée lorsque la réponse du candidat est conforme aux exigences de la question, plusieurs rédactions étant possibles.  
 Des éléments de valorisation doivent pouvoir compenser des manques constatés par ailleurs.  
 Lorsque la question appelle une réponse rédigée, la qualité de l'expression est un élément de valorisation.

Questions	ATTENTES POSSIBLES	ÉLÉMENTS DE VALORISATION POSSIBLES
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation dans les 5 secteurs , mais de manière inégale.</li> <li>- augmentation beaucoup plus forte dans les secteurs périphériques (surtout sud, nord et sud-est) que dans l'agglomération grenobloise.</li> </ul>	
2	<p>Le centre progresse moins vite que les périphéries : manque d'espace, coût du foncier, goût pour l'habitat individuel...  <i>L'idée, exprimée sous cette forme ou une autre, justifiera les deux points.</i></p>	
3	<p>Les embouteillages (les « bouchons du matin »).            Saturation des voies d'accès au centre.</p>	<p>Mention de « l'entonnoir grenoblois ».            Apport d'éléments explicatifs : relief (présence des massifs montagneux, voir document 1), confluence Isère / Drac.</p>
4	<p>Augmentation de la population dans les secteurs périphériques de la R.U.G. alors que le principal bassin d'emploi est situé au centre (agglomération grenobloise). C'est ce que montrent clairement les indications de flux quotidiens.            La situation implique de nombreux déplacements, que compliquent encore les contraintes du site grenoblois.</p>	<p>Mention des migrations pendulaires.</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- développement des transports en commun, sous toutes les formes, et de l'intermodalité,</li> <li>- maîtrise du stationnement automobile.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apports explicatifs de l'intermodalité.</li> <li>- Le partage « des espaces publics et la voirie de façon équilibrée entre les différents modes » indique le</li> </ul>

		développement de « moyens de transports alternatifs » (vélo par exemple ou pratique de la marche à pied).
6	<p><b>Les éléments qui suivent constituent quelques pistes pour la réflexion et ne représentent en rien un modèle pour la correction.</b></p> <p>Un dossier qui met en évidence les problèmes de déplacements qu'entraîne la croissance démographique des périphéries urbaines.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Décalage entre croissance démographique des périphéries et bassins d'emplois qui restent au centre (doc 1)</li> <li>- Une situation qui entraîne de nombreux problèmes de déplacements et une intensification de la circulation automobile → saturation des réseaux routiers aux heures de pointe (doc 2).</li> <li>- Recherche de solutions par les pouvoirs politiques (« solutions alternatives ») avec projets de Plans de Déplacements Urbains, comme à Grenoble.</li> </ul>	Prise en compte des échelles, du fait de la multiplicité des acteurs : ici, la RUG, qui implique la ville, le Conseil Général, le Conseil Régional, l'agglomération (ici Grenoble Alpes Métropole) et la SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun).