

GEOGRAPHIE (ceux qui ne comprendraient pas, doivent consulter les p 272-277 du manuel)

Pour étudier Roissy, nous disposons d'une photographie aérienne verticale présentant le site de Roissy. La photo présente tous les aménagements construits sur les 3200 ha entre Roissy, Tremblay et Le Mesnil-Amelot. Le document n'est pas daté, on peut supposer qu'il est actuel, même s'il ne mentionne pas le projet du CDG-express. Ce document peut nous permettre donc de voir l'empreinte spatiale des activités de l'aéroport ou associées à celui-ci. C'est par cela que l'on peut répondre à la consigne, donc de manière indirecte.

Ces aménagements visibles peuvent être en effet classés selon les échelles auxquelles l'aéroport est actif. Du point de vue international, les quatre pistes visibles ici qui font apparemment plusieurs kilomètres, permettent d'accueillir des avions moyens et longs courriers. Donc c'est de Roissy que l'on va dans le monde entier, non seulement en Europe mais aussi dans les autres continents, dans plus de 300 villes. Cette activité internationale se déroule également dans les nombreux terminaux qui ont été construits. Le terminal 1 qui remonte au début des années 1970 a une forme circulaire (n°2 sur le cliché) pour accueillir de nombreux avions. Les autres terminaux ont été construits près de 15 ans plus tard et associent à la fois des formes circulaires et linéaires. Cela permet de trouver sa correspondance sans se déplacer trop loin. La grandeur de ces bâtiments correspond aux capacités d'accueil de l'aérogare. Chaque année plus de 60 millions de passagers passent par ces lieux. Donc, comme le précise le libellé du sujet, Roissy est bien un Hub mondial, le 7ème, permettant à des passagers de provenances très variées de trouver leur destination. 50% de la fréquentation concerne des passagers en transit, l'autre moitié restant sur Paris ou prenant le TGV. C'est pour cela que Roissy a également un rôle national.

Au cœur de la deuxième aérogare, en sous-sol, se trouve la gare TGV (n°9) qui permet d'atteindre ou de provenir, pour le sud, de Lyon, Marseille, Genève, Nantes et pour le nord de Lille, Londres et Bruxelles. L'interface entre l'avion et le TGV met Roissy en position de charnière entre le monde, l'Europe et la France. L'accès à l'aéroport se fait également par la route, mais l'axe Paris-Roissy est souvent saturé. Point d'entrée du territoire, Roissy est aussi la porte du monde pour la France. Mais c'est aussi un lieu bien situé pour des réunions, d'où la présence de centres de congrès (n° 12 et 13). La position de nœud de communication explique la présence d'entreprises comme FedEx et de zones de fret (n°7). De ce point de vue là, Roissy n'est que 9ème mondial. Le rôle national réside donc essentiellement dans cette plate-forme multimodale reliant air, fer et route. La région bénéficie ainsi d'une zone particulièrement active.

En effet, comme on vient de le voir, l'aéroport est un lieu qui attire des entreprises, mais aussi des lieux de travail nécessitant l'accueil de personnes venant par ces différents moyens de transports. Ainsi au delà des installations en lien direct avec les vols comme la zone de fret et la zone de maintenance (n°7 et 8) on remarque l'existence d'un technopôle, nommé Roissypôle (n°12) qui abrite le siège d'Air France KLM. A l'intérieur de l'aéroport on note la présence d'hôtels et de centres de congrès (13). Ces lieux drainent des emplois qui concernent forcément la population régionale. Donc l'intérieur même de l'aéroport, en associant les activités directement liées aux vols et les activités d'accueil, d'hôtellerie mais également les activités du technopôle ont un impact majeur sur l'emploi de la région, ce qui explique la saturation des axes régionaux, autoroutes, routes et RER. Mais il faut à cela ajouter les emplois des zones 14 et 15, qui doivent elles aussi profiter du trafic local, de la présence de tous ces emplois pour développer les commerces (14) et des activités industrielles et de service (15).

La photo aérienne permet donc de comprendre par l'intermédiaire des aménagements les différents rôles de l'aéroport. Néanmoins, si le commerce que l'on voit se développer ici grâce au croisement intermodal des transports, on ne peut pas percevoir la multiplication du commerce et des activités à destination des voyageurs eux-mêmes, comme l'espace muséal installé dans le terminal 2.

HISTOIRE (non étudier un document ce n'est pas tout réciter en négligeant le document)

Les deux documents proposés sont de même provenance et de même date. En effet ils sont tous les deux publiés dans des journaux, le média de cette époque, et la même année 1898. L'article de Zola et la caricature de Caran d'Ache sont des pièces de cette affaire Dreyfus qui secoua la IIIe République débutante. 1898 est l'année du véritable déclenchement de cette affaire et c'est le doc 1 qui en est l'origine. En effet, depuis 1894, Alfred Dreyfus a été accusé et condamné à l'exil pour avoir livré à l'Allemagne des secrets militaires. Il n'y a donc pas eu d'affaire Dreyfus. Mais l'obstination de la famille du condamné permet de retrouver le véritable coupable, Esterhazy. La justice militaire relaxe celui-ci : cet événement scandalise Zola qui écrit l'article paru en une de l'Aurore, le journal de Clémenceau, le 13 janvier 1898... Le doc 2, lui, date d'un mois plus tard. Le champ de bataille de la deuxième image montre bien que les Français se sentent tous concernés par l'« Affaire ».

L'article de Zola permet de comprendre les difficultés du régime en ces années. L'extrait qui nous est donné montre le titre (trouvé par Clémenceau) « J'accuse » qui signifie que Zola désigne comme coupables plusieurs personnages. Il s'agit dans l'extrait de trois officiers supérieurs ainsi que les deux conseils de guerre qui ont traité le cas Dreyfus. Ces militaires sont accusés par Zola de n'avoir pas pratiqué la justice et même d'avoir détourné celle-ci. Le premier a commis une erreur judiciaire, le deuxième, ministre de la guerre, a étouffé les preuves de l'innocence de Dreyfus, comme le troisième et les conseils de guerre n'ont pas respecté les règles du droit. Cet ensemble montre une armée qui n'arrive pas à pratiquer la justice selon le droit. Or l'armée en ce début de IIIe République est composée de gens formés sous l'empire. Les milieux militaires sont très conservateurs ; deux ont des noms manifestement nobles. Ils sont proches de l'Eglise comme le fait penser la remarque de Zola sur la « passion cléricale » du général de Boisdeffre.

Le portrait que l'article brosse de l'armée du moment correspond à une époque dans laquelle la France vit dans l'attente d'une confrontation avec l'Allemagne depuis la guerre de 1870. Les petits Français qui vont à l'école de manière obligatoire depuis 1881 apprennent que l'Allemagne a amputé la France de l'Alsace-Lorraine et qu'un jour il faudra mener la revanche. Cette ambiance explique pourquoi l'armée et la justice militaire semblent incapables de revenir en arrière. En effet accepter de revenir sur la condamnation de Dreyfus c'est montrer que l'armée est faible, qu'elle peut se tromper. A l'époque cela ne se peut. Avant même les arguments antisémites, le maintien de cet ordre dans la société est un élément fondamental de l'Affaire. Cela est sans doute l'explication de l'engagement des Français dans la cause, bien illustré par la caricature de Caran d'Ache.

Un mois après l'article de Zola, qui a entraîné un procès civil, l'opinion semble passionnée par l'Affaire. Le dessinateur Caran d'Ache plante un décor bourgeois dans la première image du doc 2. Celui qui préside la table met en garde les convives de ne pas parler de l'Affaire, par crainte d'altercations par trop violentes... Le beau décorum bourgeois disparaît dans la foire d'empoigne qui constitue le deuxième tableau. On remarque couché au premier plan un prêtre (ou un militaire). Au deuxième plan un vieux personnage montre la légion qu'il porte à la boutonnière, menaçant un jeune. Plusieurs bagarres se tiennent entre hommes et femmes. Cette violence correspond bien à la crainte exprimée mais également à la passion que les citoyens éprouvent devant cette Affaire. Et finalement c'est là que l'on peut percevoir les principes de cette nouvelle république qui s'est affirmée dans la durée, depuis la première proclamation le 4 septembre 1870, les lois constitutionnelles hésitantes de 1875 et la fixation de certaines valeurs au début des années 1880, comme le drapeau tricolore, l'hymne national, la devise, l'engagement scolaire et la fameuse liberté de la presse.

En effet, L'acte courageux de Zola qui risque la prison (on dit parfois qu'il a été assassiné en 1902 à cause de l'Affaire) est posé au nom de principes que le doc 1 précise : en accusant le général Billot de « crime de lèse-humanité et de lèse-justice » il ne fait pas qu'inventer des néologismes. Il précise seulement que son combat est mené pour l'humanité et la justice. Zola est clairement dreyfusard et associé de ce fait à la toute nouvelle Ligue des Droits de l'homme... Si les DDH sont

un héritage de 1789, manifestement il fallait encore les défendre un siècle plus tard. Donc Zola et les dreyfusards mettent en avant les notions de justice, de droits de l'homme, de vérité judiciaire. Face aux anti-dreyfusards qui veulent bien sacrifier un innocent à la grandeur de l'Armée, les dreyfusards refusent que ce corps social écrase un individu et ses droits.

On peut terminer en évoquant l'antisémitisme. En effet, Dreyfus était juif mais cela ne ressort pas dans les docs. Pourtant la campagne antidreyfusarde antisémite a été très violente, permise par cette liberté de la presse laissant le racisme s'étaler en pleine page comme pour le journal d'Edouard Drumont, « la libre Parole ». L'antisémitisme a joué mais cela ne ressort pas, même dans la caricature où l'on aurait pu faire apparaître ce genre d'injures. Même les extraits donnés de l'article de Zola ne font pas mention de la discrimination religieuse.