

G9 - LA FRANCE : MOBILITÉS, TRANSPORTS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Séance 1 : 1 heure

Introduction

Doc. vidéoprojeté : « L'aménagement des berges du Rhône à Lyon »

Doc. vidéoprojeté : « Le terminal 2 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle »

- En France, les **mobilités** (déplacements de personnes qu'elles qu'en soient les motifs, l'échelle et la durée) se sont accrues et diversifiées ces dernières décennies. Carrefour européen ouvert sur le monde, le territoire métropolitain de la France est structuré par des réseaux de **transport** (ensemble des infrastructures qui permettent la circulation des flux) et de communication denses et performants.
- Mais les mobilités et les réseaux reflètent des inégalités socio-économiques et territoriales, en fonction des **aménagements** (modifications effectuées sur le territoire par les sociétés humaines afin qu'ils coïncident avec leurs attentes) qui ont été réalisés : ils sont l'objet de enjeux sociaux, économiques et environnementaux qui interrogent leur durabilité.
- **Problématique : En quoi les mobilités et les réseaux de transports produisent-ils un aménagement inégal des territoires en France ?**

I. Des mobilités multiples pour la population française

Doc. 2 page 217 : « Les mobilités en France »

Doc. vidéoprojeté : « Les moyens de transports les plus utilisés en France »

Consigne : En analysant les documents, vous montrerez que les mobilités sont extrêmement variées, qu'elles sont en nette progression mais qu'il existe toujours des inégalités face aux mobilités.

Point méthode : Analyser deux documents

- analyser les documents en y prélevant des informations puis en les expliquant ;
- confronter les documents en les complétant ou en les critiquant l'un l'autre.

A. Des mobilités extrêmement variées

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none">• Sur la carte, des hachures en orange représentent l'extension des aires urbaines et l'augmentation des déplacements quotidiens• Plusieurs flèches représentent la diversité des mobilités :<ul style="list-style-type: none">- les flèches roses représentent les principales dynamiques résidentielles (c'est-à-dire les déménagements)- les flèches en pointillé rose représentent les dynamiques résidentielles dans les DROM- les flèches violettes représentent les principaux flux d'étudiants- les flèches vertes représentent les principaux flux de touristes étrangers	<ul style="list-style-type: none">• En France, les mobilités sont très variées. Elles sont quotidiennes et régulières entre le domicile et le lieu de travail pour les navetteurs (habitants qui effectuent des trajets quotidiens entre leur domicile et leur travail) : ce sont des mobilités pendulaires (déplacements quotidiens des individus entre leur domicile et leur lieu de travail). Les mobilités peuvent aussi être ponctuelles : pour les loisirs, pour faire des achats, pour rendre visite à des proches...• On compte environ 177 millions de déplacements chaque jour en France, soit en moyenne trois déplacements par personne : ces déplacements s'effectuent surtout sur de courtes distances (échelle locale voire régionale). Mais les mobilités peuvent être saisonnières (départs en vacances) ou bien de longue durée (déménagement) : dans ces cas-là, les mobilités s'effectuent sur des distances beaucoup plus longues (échelle nationale, continentale voire mondiale).

B. Des mobilités en nette progression

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none">• Le graphique de droite montre l'évolution des déplacements en transports urbains (orange), en train (rouge), en voiture (vert) et en avion (violet). Toutes les courbes sont orientées à la hausse.• Le graphique de gauche montre la répartition des modes de transports utilisés pour se déplacer : voiture (orange), bus et cars (jaune), train (mauve), avion (bleu clair). La voiture domine largement.	<ul style="list-style-type: none">• Depuis l'an 2000, presque toutes mobilités ont progressé : +10% pour la voiture ; +25% pour le train ; + 50% pour les transports urbains. Seul l'avion a vu sa part stagner sur les vingt dernières années, du fait des effets des attentats du 11 septembre 2001. En France, 80% des déplacements de voyageurs se font par la route.• L'augmentation des vitesses et la baisse des coûts expliquent en grande partie ces évolutions. La périurbanisation (urbanisation se réalisant autour des agglomérations urbaines, le plus souvent au détriment des espaces agricoles ou naturels), la tertiarisation (développement des services, c'est-à-dire du secteur tertiaire) de l'économie et le développement du tourisme national comme international sont à l'origine de cette hypermobilité (tendance, au sein d'une société, à effectuer des déplacements fréquents et nombreux) principalement liée à l'usage de l'automobile.

C. Des inégalités face aux mobilités

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none">• Sur la carte, les hachures en orange, les points jaunes (qui représentent les villes accueillant le plus de touristes) et les flèches en rose et en bleu montrent que ce sont les métropoles, et notamment Paris, où les mobilités sont les plus intenses.• Les plages de couleur allant du jaune au vert foncé montrent le degré de mobilité des populations : dans les territoires en jaune, la mobilité est faible (espaces ruraux du centre et du nord du pays). Dans les espaces en vert, les mobilités sont plus fortes (périphéries dynamiques de l'ouest et du sud du pays, où on trouve les métropoles et les régions littorales les plus animées).	<ul style="list-style-type: none">• Mais les inégalités demeurent face aux mobilités. Des populations sont très mobiles : étudiants, jeunes actifs, retraités... Cette forte mobilité s'explique par l'offre de transports (modes nombreux, amplitude horaire large, fréquences nombreuses). C'est dans les aires urbaines (ensemble de communes, d'un seul tenant, constitué d'au moins 10 000 emplois et des communes environnantes dont au moins 40% de la population active travaille dans le pôle urbain) et entre celles-ci que les mobilités sont les plus fortes : Paris, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille/Aix-en-Provence...• D'autres populations sont en marge des mobilités, aussi bien dans les campagnes (régions rurales du centre de la France) que dans les grandes aires métropolitaines (dans certains quartiers les plus défavorisés dans les banlieues). Cette situation s'explique à la fois par de l'insuffisance de l'offre de transports mais aussi par la faiblesse des revenus des individus (difficulté à s'acheter une voiture, à se payer un abonnement à Internet).

II. Des réseaux de transport modernes et performants

Doc. 1 page 216 : « Les réseaux de transport en France »

Doc. vidéoprojeté : « Toulouse-Blagnac : une zone aéroportuaire et une zone d'activités »

Consigne : En analysant les documents, vous montrerez que les réseaux couvrent tout le territoire, national, qu'ils constituent un attrait pour la population et les activités mais que les territoires sont inégalement desservis.

Point méthode : Analyser deux documents

- analyser les documents en y prélevant des informations puis en les expliquant ;
- confronter les documents en les complétant ou en les critiquant l'un l'autre.

A. Des réseaux qui couvrent tout le territoire

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> • Le gros cercle rouge positionné sur Paris montre qu'elle est le centre du réseau de transport national. • Les traits rouges, représentant les autoroutes, couvrent la totalité du territoire métropolitain (sauf la Corse et des DOM). • Les carrés blancs représentent les principaux aéroports français, situés près des grandes métropoles. • Les traits verts (LGV) et les traits épais en orange (grands corridors de circulation) ne sont présents qu'entre Paris et quelques grandes métropoles de province (Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Bordeaux), essentiellement dans le nord et l'est du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> • En France, les réseaux (ensemble d'axes sur lesquels circulent des flux) sont centrés sur Paris : les grands axes relient la capitale aux métropoles de province (Lille, Strasbourg, Marseille, Bordeaux...). Mais tout le territoire national est desservi : la France possède un réseau autoroutier (11 612 km) et ferroviaire à grande vitesse (2 166 km) parmi les plus denses et les plus performants du monde. Le réseau aérien est d'importance nationale et internationale, animé par un acteur majeur : Air France. Il s'appuie sur un ensemble d'aéroports importants : les deux parisiens (Roissy-Charles de Gaulle et Orly) et ceux de province (Lyon Saint-Exupéry, Nice Côte d'Azur, Toulouse Blagnac...). • Les inégalités d'accès aux réseaux numériques et de télécommunications se sont réduites ces dernières années grâce aux actions menées par l'État et les collectivités locales (régions, départements, intercommunalités, communes) : c'est le cas du « Plan Très haut débit », lancé en 2013.

B. Un attrait pour la population et les activités

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> • Sur la carte, les axes verts et rouges (LGV et autoroutes) se croisent dans les métropoles (où on trouve aussi les ports et les aéroports, dessinés avec des triangles bleus et des carrés blancs) • Sur l'image satellite, on aperçoit des infrastructures de transport qui desservent l'aéroport de Toulouse-Blagnac (autoroute A621, tramway T2). Autour de l'aéroport, on trouve des hôtels (Pullman, Radisson) ou des entreprises de logistique (DHL, TNT...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les populations et les activités investissent les territoires les mieux desservis : métropoles, littoraux, vallées, espaces frontaliers... Ces territoires captent et redistribuent les flux (volume de marchandises, de personnes, de capitaux ou d'informations en circulant sur un axe). Autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est très bien desservi car il s'agit du cinquième aéroport français et d'une zone d'emplois très importante (42 000 emplois pour une population de 27 000 habitants), dont le siège social d'Airbus.

	<ul style="list-style-type: none"> • La qualité de l'offre, c'est-à-dire la densité des réseaux mais aussi la diversité des modes de transport, et les temps de parcours priment sur la distance. La multimodalité (présence de plusieurs modes de transports) qui permet de fluidifier les mobilités est recherchée.
--	---

C. Mais des territoires inégalement desservis

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> • Les triangles bleus et les carrés blancs représentent les ports et les aéroports et montrent que les métropoles sont les territoires les mieux connectés sur l'extérieur • Dans certaines parties du territoire français, le réseau autoroutier est peu dense, les LGV inexistantes, comme les aéroports : c'est le cas du Massif central, des Alpes du Sud, du centre des Pyrénées mais aussi de tous les territoires ultramarins 	<ul style="list-style-type: none"> • Les métropoles constituent des carrefours multimodaux à plusieurs échelles. Les grandes gares (gare du Nord à Paris, gare de la Part-Dieu à Lyon...) ou les principaux aéroports (Paris-Charles de Gaulle, Lyon-Saint Exupéry...) se situent au sommet de cette hiérarchie. L'offre de moyens de transports y est variée : métro, bus, train, avion... Ces lieux constituent des pôles multimodaux (lieu où il est possible de combiner plusieurs modes de déplacements). • Mais d'autres territoires ne sont pas aussi bien desservis. Les villes petites et moyennes sont desservies par des autoroutes mais pas reliées au réseau TGV et ne disposent pas d'aéroports. Les espaces ruraux ou montagnards sont parfois mal connectés aux réseaux : ils sont parfois victimes de l'effet tunnel (situation dans laquelle un territoire n'est que traversé par une infrastructure de transport). L'outre-mer bénéficie de liaisons aériennes à destination ou en provenance de Paris mais les liens avec le reste du territoire national sont tous indirects et la desserte interne des départements et régions d'outre-mer est souvent médiocre.

III. Des enjeux variés d'aménagement des territoires

Doc. 1 page 216 : « Les réseaux de transport en France »

Doc. vidéoprojeté : « Le futur réseau de métro de banlieue du Grand Paris express »

Consigne : En analysant les documents, vous montrerez que les aménagements liés aux mobilités présentent des enjeux variés, qu'ils assurent une connexion aux réseaux européens et mondiaux et qu'ils constituent un levier pour la transition environnementale.

Point méthode : Analyser deux documents

- analyser les documents en y prélevant des informations puis en les expliquant ;
- confronter les documents en les complétant ou en les critiquant l'un l'autre.

A. De nombreux enjeux pour les aménagements

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> • On voit sur les deux cartes que • Sur la carte de droite, qui représente le futur réseau du Grand Paris Express (dont les premières lignes seront en service en banlieue parisienne dès 2024), on constate l'ampleur des travaux par les chiffres (200 km de lignes nouvelles, 68 gares, 4 lignes nouvelles...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les mobilités du quotidien (mobilités effectuées tous les jours ou presque) concentrent toutes les attentes de la population en raison de la congestion des axes et/ou des réseaux mais aussi de la fermeture des lignes secondaires qui desservent les territoires ruraux, au nom de la rentabilité. Dans le domaine du numérique, les acteurs publics et privés ont pour objectif de compenser les disparités territoriales avec le plan « Très haut débit ». • Le coût financier de ces aménagements est souvent très élevé (35 milliards d'euros pour la construction du Grand Paris Express, futur réseau de métro en banlieue parisienne) et certains grands projets peuvent parfois devenir de véritables terrains de conflits : l'opposition au projet de deuxième aéroport de Nantes, à Notre-Dame des Landes, a eu raison de lui, après des mois de lutte entre l'État qui le soutenait et les écologistes et la population rurale qui le refusaient.

B. Une connexion aux réseaux européens et mondiaux

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> • Sur la carte de gauche, on voit que les axes verts et rouges se prolongent parfois de l'autre côté de la frontière : certaines autoroutes et certaines LGV poursuivent leur parcours au Royaume-Uni, en Belgique, en Allemagne, en Italie ou en Espagne. 	<ul style="list-style-type: none"> • D'importantes infrastructures connectent la France aux pays voisins, qui ne sont pas tous membres de l'Union européenne. Le tunnel du Mont-Blanc et le tunnel du Fréjus, dans les Alpes, l'ouvrent sur l'Italie ; le tunnel du Somport, dans les Pyrénées, l'ouvre sur l'Espagne et le tunnel sous la Manche l'ouvre sur le Royaume-Uni. Ces infrastructures permettent de dépasser les contraintes naturelles frontalières. De plus, les autoroutes et certaines LGV (comme la LGV Nord) se prolongent de l'autre côté des frontières (en Belgique et au Royaume-Uni).

<ul style="list-style-type: none"> • Sur la carte de gauche, les triangles bleus et les carrés blancs représentent les principaux ports et aéroports de métropole et d'outre-mer : il se trouvent dans les plus grandes métropoles et assurent la connexion avec l'Europe, les DROM et le monde. 	<ul style="list-style-type: none"> • D'autres infrastructures connectent la France au monde. L'aéroport de Roissy se situe dans les dix premiers mondiaux, juste derrière Londres en Europe. Les grands ports maritimes (Le Havre, Marseille, Dunkerque...) constituent des interfaces (zone de contacts entre deux espaces) maritimes majeures. Les territoires éloignés d'outre-mer et de Corse restent intégrés grâce aux aides nationales et européennes (obligation de maintenir des lignes les reliant à la métropole).
---	---

C. Un levier pour la transition environnementale

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> • Sur la carte de droite, certains axes sont tracés en vert (les LGV, c'est-à-dire les lignes ferroviaires à grande vitesse sur lesquelles circulent les TGV). C'est un moyen de transport électrique donc non-polluant. • Sur la carte de droite, plusieurs éléments font référence aux enjeux environnementaux : le métro est un moyen de transport électrique et souterrain donc non polluant et peu bruyant. D'ailleurs, sur le plan du réseau, les parcs sont représentés en vert. On y voit aussi des cyclistes, des piétons et des personnes qui se déplacent en trottinette. 	<ul style="list-style-type: none"> • La réduction des nuisances environnementales (pollution, bruit, congestion, artificialisation...) est la priorité des aménagements présents et à venir. Ceci est vrai à l'échelle nationale avec le développement des infrastructures ferroviaires (LGV Tours-Bordeaux) plutôt que des infrastructures autoroutières (en 2020, abandon de l'autoroute A45 qui devait relier Lyon à Saint-Etienne, pour désaturer l'A47). • Les transports collectifs urbains (métro, tramway, bus) ou les moyens permettant les mobilités durables (mobilités pratiques, respectueuses de l'environnement et du cadre de vie) sont développés ou encouragés (marche à pied, vélo, trottinette électrique), surtout dans les métropoles : Strasbourg dispose du réseau cyclable et du réseau de tramway le plus long de France.

Conclusion

- La population française se déplace de plus en plus mais de façon inégale dans l'espace et dans le temps. Les réseaux de transports et de communications couvrent inégalement le territoire national et connectent inégalement la France sur l'Europe et le monde. L'accroissement des mobilités et des flux nécessite de nouvelles infrastructures qui répondent à des enjeux économiques et environnementaux. de très nombreuses inégalités persistent en termes de mobilités.
- **Les mobilités et les réseaux produisent un aménagement inégal des territoires en France : les territoires les plus densément peuplés et les plus dynamiques sont mieux desservis et mieux connectés à l'Europe et au monde alors que les territoires ruraux et ultramarins sont en marge.**
- Ce constat explique que tous les acteurs publics (Union européenne, État, collectivités locales) interviennent de concert afin de mettre en place des politiques de transports visant à réduire les inégalités socio-spatiales en matière de transports et de communications.