

GÉOGRAPHIE THEME 3 - DES MOBILITÉS GÉNÉRALISÉES

QUESTION 2 - LES MOBILITÉS EN FRANCE

RAPPEL : EVALUATION FINALE = ANALYSE DE DOCUMENT(S)

(à rendre sur Pronote / ou en classe)

→ La France est parcourue par de **nombreux flux humains**, à toutes les échelles. Les Français ont en effet souvent besoin de se déplacer, pour de nombreuses raisons.

→ Ces flux utilisent des **réseaux de transport**. Ceux-ci sont inégalement répartis sur le territoire, reflétant et accentuant les contrastes entre les espaces français, plus ou moins bien connectés à l'Europe et au monde.

→ Les mobilités génèrent aussi des **nuisances**, que les pouvoirs publics cherchent à réduire.

PROBLEMATIQUE - Comment les mobilités mettent-elles les territoires français en concurrence ? Pourquoi et comment améliorer les mobilités ?

!/ DIFFERENTES MOBILITÉS A DIFFÉRENTES ÉCHELLES

A - Les mobilités à l'échelle nationale

ORAL - Carte doc. 4 + carte p.223 + doc DIAPO (nuitées en 2017) : Quels types de mobilités sont illustrées par ces documents ? Pour chacune de ces mobilités : où sont situées les régions les plus attractives ? Les moins attractives ? Pour quelles raisons selon-vous ?

PONCTUELLES - Le territoire français est traversé par des **MOBILITÉS INTERREGIONALES** : ce sont des déménagements entre régions. Ces mobilités sont principalement à **destination des régions du Sud et de l'Ouest** et, à l'intérieur de ces régions, **vers les grandes métropoles**. A l'inverse, les régions du Nord et de l'Est ont un solde migratoire négatif. Ces mobilités observent donc des **flux Nord et Est => Sud et Ouest**. Ces mobilités peuvent être liées à l'emploi (nouvel emploi, mutation professionnelle), aux études (essentiellement à destination de Paris), ou à la recherche d'un meilleur cadre de vie (en particulier pour les retraités). *Le sud attire ainsi par son héliotropisme (climat doux).*

APPORT - La France reçoit aussi des **FLUX D'IMMIGRATION**, essentiellement depuis l'Europe et l'Afrique (en 2018, 12% de la population française était née à l'étranger). A l'inverse, **1,8 millions de Français se sont établis à l'étranger**, surtout dans les pays limitrophes et en Amérique du Nord.

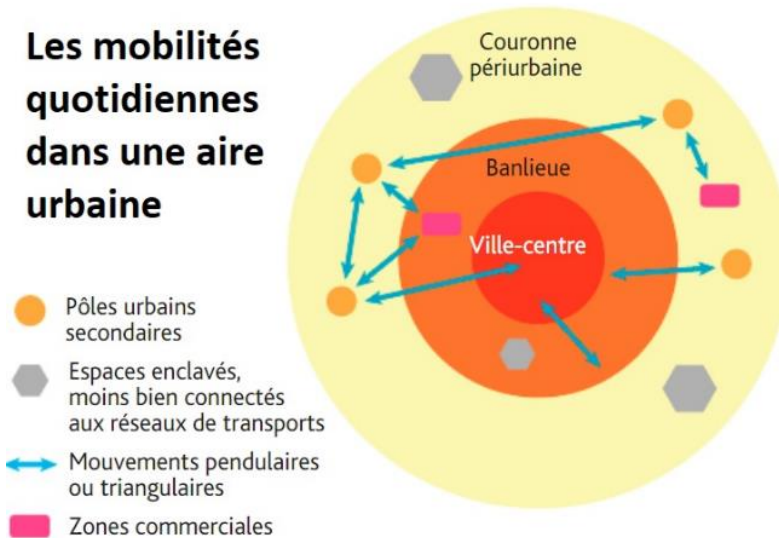
SAISONNIÈRES - De plus, le territoire est traversé par de nombreux **FLUX TOURISTIQUES**. La France est ainsi la **1^{ère} destination touristique mondiale** (en 2017 elle a accueilli 87 millions de touristes étrangers, surtout Européens). Mais les Français eux-mêmes se déplacent pour le tourisme, surtout l'été et l'hiver, attirés d'abord par le littoral et la montagne (*doc. 4 a p. 223*). Les **espaces les plus attractifs** pour le tourisme sont les grandes villes (Paris surtout : l'IDF accueille 30% des nuitées !) pour leur patrimoine culturel, et les régions du Sud de la France (littoraux ensoleillés l'été, montagnes l'hiver). Ces flux sont, pour l'essentiel, des **flux saisonniers** (vacances scolaires, etc.).

B - Des mobilités locales très intenses

La majorité des mobilités en France sont des mobilités quotidiennes. Il s'agit d'abord des **MOBILITÉS PENDULAIRES**. Ainsi 85% des Français se déplacent plusieurs fois par jour. Les mobilités pendulaires **entre le domicile et le travail** représentent 50 minutes de trajet par jour en moyenne. La voiture est le mode de transport privilégié (à 70%).

Ces mobilités sont le plus souvent dans le sens périphérie → centre le matin, et centre → périphérie le soir. Mais il existe aussi des mobilités transversales (périphérie → périphérie).

Les mobilités quotidiennes dans une aire urbaine



[SCHEMA AIRE URBAINE] Ces mobilités sont **de plus en plus importantes**, car les lieux d'habitation sont de plus en plus éloignés des lieux de travail. En effet, les populations habitent de plus en plus loin de la ville-centre, s'installant dans les **COURONNES PERIURBAINES** (causes : *prix de l'immobilier plus bas, plus d'espace et meilleur cadre de vie*) alors que l'emploi est concentré dans la ville-centre et les banlieues.

APPORT 1 - Dans certaines régions, les **migrations pendulaires sont transfrontalières** (Alsace-Allemagne, Lorraine-Luxembourg, Nord-Belgique).

APPORT 2 - D'autre part, les Français se déplacent aussi pour leurs loisirs ou pour leurs achats. On parle de plus en plus de **MOBILITÉS TRIANGULAIRES** pour qualifier les mobilités quotidiennes. Cf. schéma ci-dessus à prendre et apprendre.

II/ L'ORGANISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN FRANCE

TRANSITION - *Les mobilités étudiées la séance précédente empruntent des réseaux de transport. Quels sont-ils ? Comment sont-ils répartis sur le territoire français ?*

A - Les différents types de réseaux de transport

Le territoire français dispose de nombreux **réseaux de transports** complémentaires, car interconnectés. **RÉSEAU DE TRANSPORT** : Ensemble d'axes (lignes) de transports connectés entre elles par des nœuds (hubs) plus ou moins importants et complexes. Des flux y circulent.

Cartes 1 et 2 p. 226 - Quels types de réseaux sont représentés sur ces cartes ? Comment sont-ils organisés ?

Les **réseaux aériens et de Lignes à Grande vitesse (LGV)** sont très polarisés par Paris et présentent une forme en étoile : Paris est ainsi reliée aux grandes villes de province. Depuis Paris, on peut prendre le TGV et rejoindre Lille en 1h, Bordeaux en 2h ou Marseille en 3h. Par avion, toutes les grandes villes sont joignables en moins de 1h30, depuis Paris. Cette réduction de la **DISTANCE-TEMPS** se fait d'abord au profit des métropoles : il est possible de vivre à des centaines de km de son travail (cf. doc. repère p. 228 : il faut 2 fois moins de temps pour faire Paris-Bordeaux qu'en 1971 !).

Le **réseau autoroutier**, comme le réseau ferroviaire classique (TER, Corail, etc.) ou le réseau routier, sont peu polarisés et plus équilibrés. Les transversales sont bien développées. Par exemple, la liaison autoroutière Bordeaux-Lyon (5h). On parle de réseau maillé. 87% des mobilités en métropole empruntent le réseau routier et autoroutier national.

CONNEXION - Les réseaux de transport français sont enfin **connectés aux réseaux européens**. Ces connexions ont parfois nécessité des aménagements, comme les ponts sur le Rhin, les tunnels de Fréjus et du Mont blanc dans les Alpes, le tunnel sous la manche, etc.

APPORT - La France compte aussi de **nombreux ports**, surtout au nord de la France, connectés à la route maritime du nord-ouest de l'Europe. Mais aucun de ses ports n'a d'envergure mondiale.

→ **BILAN** - Schéma du diaporama (*réseaux en étoile / réseau maillé*).

B - Des inégalités de desserte à toutes les échelles

✓ 1 - A l'échelle nationale

Carte p.227 + Carte vidéoprojetée (Réseau mobile en France) - Quels sont les espaces les mieux desservis par les réseaux de transport ? Quels sont les espaces les moins bien desservis ? A l'aide du Thème II, tentez d'expliquer ces inégalités (*Réponse sous forme de tableau à deux colonnes*).

ESPACES BIEN DESSERVIS	ESPACES MAL CONNECTÉS
Le Nord et l'Est de la France sont intégrés au reste de l'Europe. L'axe Paris-Lille, la vallée de la Seine, la vallée du Rhône et la vallée du Rhin sont très bien desservis (multimodalité). Ce sont des espaces riches et peuplés : les mobilités et flux (marchandises) y sont élevés.	Le centre, le Sud et l'Ouest, à l'exception de l'axe Paris-Bordeaux, sont mal desservis. Les zones de montagne, les espaces ruraux et les territoires d'Outre-mer (<i>accessibles surtout par avion</i>) sont les plus ENCLAVÉS et les plus mal connectés au réseau mobile. Ce sont des espaces peu peuplés.

✓ 2 - A l'échelle locale

Carte 1 p. 212 + image 1 p. 214 - Montrez que certaines parties de l'aire urbaine de Lyon sont mieux desservies que d'autres. Croisez les documents (*localisez l'image sur la carte, etc.*).

Les **grandes villes sont les nœuds principaux** des réseaux de transport, où se croisent les grands axes. C'est aussi dans les grandes villes que les transports en commun sont les plus développés (*surtout dans la ville-centre et en banlieue : figuré linéaire pointillés noirs*). Ainsi, dans le centre-ville de Lyon, existent plusieurs grandes **PLATEFORMES MULTIMODALES**. Comme celle de la **gare Jean Macé**, où s'interconnectent la route, le TER, le Bus, le métro et le tramway. Les mobilités y sont très faciles : cet espace est très bien connecté au reste de l'aire urbaine de Lyon, mais aussi de la France et du monde (*le tramway amène à l'aéroport et à la gare TGV Lyon Part-Dieu*).

La **desserte s'affaiblit à mesure qu'on s'éloigne de la ville-centre**. Les espaces de la couronne périurbaine bénéficient d'une moindre densité et diversité des modes de transport, comme l'indique le figuré de surface orange clair de la carte 1 p. 212. Surtout les espaces les plus éloignés des autoroutes. Mais même ceux qui en sont proches peuvent souffrir de l'**EFFET TUNNEL**.

BILAN - La configuration des réseaux de transport crée des **inégalités de desserte du territoire**, qui sont le reflet des inégalités de peuplement et de richesse. L'inégale connexion des territoires a même tendance à renforcer les inégalités de développement. Au minimum, elle les entretient.

III/ LES MULTIPLES ENJEUX DES MOBILITÉS EN FRANCE

TRANSITION - *Les réseaux de transport sont sans cesse aménagés, modernisés, repensés... Par qui, et pourquoi ?*

A - Réduire les inégalités de transports à toutes les échelles : l'**AMÉNAGEMENT**

Les politiques publiques ont pour objet d'améliorer la desserte du territoire et de réduire les inégalités, grâce à l'**AMÉNAGEMENT** (construction d'un équipement sous contrôle public, destinée à favoriser le développement à diverses échelles).

→ A l'échelle EUROPÉENNE et MONDIALE [Schéma DIAPO] : les réseaux de transports sont essentiels car ils connectent les territoires à l'Europe et au monde. Ils rendent les territoires connectés très attractifs pour les entreprises étrangères. Il s'agit donc d'améliorer la connexion de la France à l'extérieur, pour **renforcer son poids dans la mondialisation** par des connexions autoroutières, la modernisation des aéroports, etc. Ces actions sont menées par la France et les États voisins. *Cependant, le centre et le sud de la France sont toujours mal connectés à l'extérieur.*

→ A l'échelle NATIONALE, ces politiques sont **conduites et financées par l'État**, via le Commissariat général à l'Égalité des territoires (CGET). Il s'agit donc de mieux relier certains territoires au réseau national, par des aménagements : le viaduc de Millau dans l'Aveyron et la ligne TGV Paris-Bordeaux ont ainsi pour but de désenclaver le sud-ouest de la France, comme le plan « France haut-débit » destiné à améliorer la couverture numérique du territoire. Ou les politiques de **CONTINUITÉ TERRITORIALE**, destinées à rompre l'isolement de la Corse et des DROM.

→ A l'échelle **RÉGIONALE** et **LOCALE**, les aménagements sont décidés et financés par les **COLLECTIVITÉS TERRITORIALES** : régions, départements, métropoles, communes. Souvent avec l'aide de l'État (et même de fonds de l'U.E.). En effet les collectivités territoriales ont intérêt à développer ces réseaux afin de rendre leur **territoire plus attractif** (pour les populations et les entreprises). Dans les grandes aires urbaines, les collectivités multiplient les **lignes de transport en commun** (tramway, nouvelles lignes de métro et de bus, etc.) pour mieux relier les banlieues défavorisées. Les **axes les plus saturés sont élargis, modernisés**. Mais ces aménagements sont **très coûteux** : ils ne concernent que très rarement des zones rurales, où les collectivités n'ont que de faibles budgets.

NOTE - Les **acteurs privés** (*entreprises*) interviennent aussi. Ils gèrent des compagnies de transport (dont le but est la rentabilité : ils favorisent donc les axes majeurs). Parfois les acteurs publics font appel aux acteurs privés pour réaliser certains aménagements (partenariat public-privé).

B - Réseaux de transport et environnement

Docs. 1 p. 210, 2 p. 218 et 1 p. 224 - Quels sont, d'après ces documents et votre réflexion, les impacts des mobilités sur l'environnement ? Comment les diminuer ?

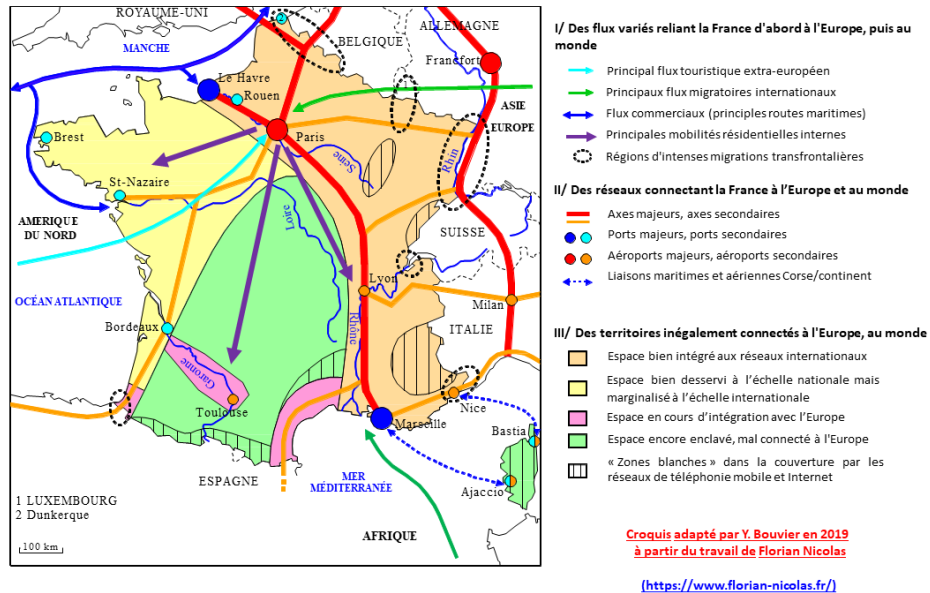
L'augmentation des mobilités entraîne **l'artificialisation des sols** (*certaines aménagements comme les gares multimodales artificiellement même les sous-sols : cf. doc. 1 p. 224*), et la **hausse de la pollution, surtout en zones urbaines** touchées par d'importants embouteillages : la voiture particulière, utilisée pour 70% des trajets, rejette d'importantes quantités de CO².

[DIAPHO - Doc. 1 p. 231] L'aménagement des réseaux de transport doit donc prendre en compte l'environnement. Les collectivités et l'Etat cherchent à **réduire le poids de la voiture individuelle** dans les mobilités pour limiter la pollution en développant des **modes de transport alternatifs** (*transports en commun, pistes cyclables...*), mais cela concerne **surtout les grandes métropoles**. Des **réglementations** sont aussi instaurées : à Paris, les voitures les plus polluantes sont interdites les jours de pollution (*vignette Crti'Air*). **Sur l'ensemble du territoire**, de **nouvelles pratiques comme le covoiturage** (*BlaBlaCar*) permettent aussi de limiter le nombre de voitures qui circulent.

APPORT - Parfois, la **population s'oppose à certains aménagements** de transports à cause de leur **impact sur l'environnement** (*ex : le projet d'aéroport Notre-Dame des Landes, voulu par l'État, finalement abandonné en 2017*). Les aménagements provoquent aussi des oppositions dans la population locale dont le **cadre de vie est perturbé**. C'est le syndrome « NIMBY » (*Not in my backyard*).

CROQUIS DE SYNTHESE : MOBILITÉS, FLUX ET RÉSEAUX DE TRANSPORT EN FRANCE

MOBILITÉS, FLUX ET RÉSEAUX DE COMMUNICATION DU TERRITOIRE FRANÇAIS



→ Téléchargez le fond de croquis sur le site internet

→ Réalisez-le proprement, avec soin (d'ici le 24 mars maximum : en ligne sur Pronote)

CONCLUSION : réponse a la problématique

Les mobilités, de plus en plus importantes, accentuent les inégalités entre les territoires, dont certains sont très mal desservis. Les pouvoirs publics cherchent à réduire ces inégalités de desserte, à diminuer les impacts environnementaux des mobilités.