

## CORRECTION D'ANALYSE DE DOCUMENT A DISTANCE (2NDES - 2020)

### SUJET : MOBILITÉS ET TRANSPORTS EN FRANCE

L'analyse ci-dessous reprend tout simplement le plan de la légende. On envisage d'abord la connexion de la France au monde et à l'Europe. Puis l'inégale répartition des axes de transport sur le sol national. Avant d'étudier les problématiques locales (à l'échelle des villes).

Le document proposé est un croquis géographique à l'échelle de la France **[NATURE PRECISE]**. Il a été construit par le géographe Armand Frémont **[AUTEUR PRESENTÉ]**. Cette carte, publiée en 2008 dans le n° 8066 de la *Documentation photographique* **[DATE + SOURCE]**, est destinée à un large public **[DESTINATAIRES]**. Elle représente l'inégale répartition des principaux axes de transports en France, leur connexion aux réseaux mondiaux, et les problématiques locales auxquelles sont confrontées les mobilités françaises **[RÉSUMÉ = DESCRIPTION + INTENTIONS DE L'AUTEUR]**.

Que nous apprend ce croquis sur les mobilités et les transports en France ? **[PROBLEMATIQUE]**

Ce document évoque d'abord la connexion du réseau de transport français aux réseaux internationaux **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA PARTIE]**.

D'abord, la France est bien connectée au reste du monde **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA SOUS-PARTIE]**. Le seul figuré qui porte sur cette connexion globale est le figuré ponctuel rouge, qui identifie les « métropoles bien connectées [...] au monde » **[CITATION]**. En effet, nous savons que ces métropoles abritent des aéroports internationaux, qui permettent d'accueillir des touristes étrangers par exemple (la France est le 1<sup>er</sup> pays au monde pour l'accueil de touristes. **[EXPLICATION A L'AIDE DU COURS, ET CRITIQUE]**. C'est Paris, comme le montre la taille plus conséquente qu'occupe son figuré ponctuel, qui est la métropole la mieux connectée au monde. Toutefois la carte ignore les nombreux ports du pays, localisés surtout au nord de la France, et connectés à la route maritime du nord-ouest de l'Europe. Peut-être est-ce parce qu'aucun de ces ports n'a d'envergure mondiale **[CRITIQUE APPUYEE SUR LES CONNAISSANCES]**.

Le croquis permet surtout d'envisager la bonne connexion de la France à ses voisins européens **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA SOUS-PARTIE]**. De nombreux axes (figurés linéaires rouges) sont ouverts sur les territoires frontaliers **[CITATION]**. Ils sont essentiels car ils connectent les territoires à l'Europe et au monde. Ils rendent les territoires connectés très attractifs pour les entreprises étrangères. **[EXPLICATION ET ENRICHISSEMENT A L'AIDE DU COURS]**. On remarque par ailleurs, à l'aide du figuré ponctuel noir **[CITATION]**, que ces connexions ont parfois nécessité des aménagements, les tunnels de Fréjus et du Mont blanc dans les Alpes, le tunnel sous la manche, etc.

Si le croquis nous renseigne assez bien sur la connexion de la France au reste du monde, elle n'indique pas quels acteurs financent ces axes et aménagements **[BILAN : APPORTS ET LIMITES]**.

Le document aborde ensuite et surtout l'inégale répartition du réseau de transport français, à l'échelle nationale **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA PARTIE]**.

Dans un premier temps, il met en avant deux types d'axes **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA SOUS-PARTIE]**. Les axes principaux, en rouge **[CITATION]**, sont principalement centrés sur Paris. Ils doivent correspondre aux réseaux aériens et aux LGV, qui présentent cette forme caractéristique, en étoile, et permettent de relier Paris à n'importe quelle métropole de province très rapidement **[EXPLICATION A L'AIDE DU COURS]**. Les axes secondaires (figuré linéaire orange) **[CITATION]** sont davantage équilibrés

et présentent des transversales bien développées. Il s'agit principalement des autoroutes et réseaux ferrés traditionnels, qui constituent un réseau maillé. D'ailleurs, 87% des mobilités en métropole empruntent le réseau routier et autoroutier national **[EXPLICATION A L'AIDE DU COURS]**.

La carte permet aussi de distinguer espaces bien desservis et espaces mal connectés **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA SOUS-PARTIE]**. Elle le fait à l'aide des figurés de surface orange (recouvrant la moitié est du pays, bénéficiant d'un « réseau moderne et dense ») et jaune (correspondant à l'ouest de l'hexagone : espaces mal desservis) **[CITATION]**. Ici, le document est simpliste, voire caricatural. Nous savons ainsi qu'à l'est existent des territoires mal connectés, contrairement à ce que la carte sous-entend : espaces ruraux, espaces de montagne (grande partie des Alpes par exemple), etc. De même l'axe Paris-Bordeaux, à l'ouest, est bien développé. Enfin, le croquis ignore les DROM, pourtant enclavés, et donc relativement isolés **[EXPLICATION ET CRITIQUE]**. Il rend donc compte d'une réalité, mais de manière trop simplifiée **[BILAN : APPORTS ET LIMITES]**.

Ce document évoque enfin les problématiques locales des mobilités en France **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA PARTIE]**.

D'abord, les métropoles sont globalement bien connectées au réseau national **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA SOUS-PARTIE]**. Le croquis évoque ainsi, avec le figuré ponctuel rond noir, les plateformes multimodales dont bénéficient les villes françaises, principales (Toulouse) comme secondaires (Pau) : **[CITATION]**. En effet, Les grandes villes sont les nœuds principaux des réseaux de transport, où se croisent les grands axes. Ainsi, dans le centre-ville de Lyon, la gare Jean Macé facilite les mobilités : la route, le TER, le Bus, le métro et le tramway s'y interconnectent. **[EXPLICATION A L'AIDE DU COURS]** Le croquis ignore cependant que la desserte s'affaiblit à mesure qu'on s'éloigne de la ville-centre. Les espaces des couronnes périurbaines bénéficient d'une moindre densité et diversité des modes de transport. L'échelle de ce croquis ignore ce phénomène **[CRITIQUE A L'AIDE DU COURS]**.

Le croquis permet enfin d'aborder la question de la pollution liée aux transports urbains **[ANNONCE DE L'IDEE DE LA SOUS-PARTIE]**, avec le figuré de surface violet (assez mal lisible sur la carte) **[CITATION]**. Ce figuré est centré uniquement sur Paris. Aux heures de pointe, la circulation y est telle qu'elle génère une forte pollution atmosphérique. En effet la voiture particulière, utilisée pour 70% des trajets, rejette d'importantes quantités de CO<sup>2</sup>. **[EXPLICATION ET ENRICHISSEMENT A L'AIDE DU COURS]**. Il est toutefois étonnant de constater que ce croquis ignore la pollution dans les autres métropoles françaises de l'air. Les mobilités génèrent aussi une artificialisation des sols **[CRITIQUE]**. Si le croquis a le mérite d'aborder des enjeux locaux, son échelle empêche de les traiter de façon complète et nuancée **[BILAN : APPORTS ET LIMITES]**.

Le document proposé est relativement riche : il permet d'étudier une grande partie des caractéristiques des réseaux de transports français. Toutefois il en propose une vision figée, et ignore ses dynamiques, ses transformations. De plus, son échelle pose problème. Ce croquis est donc intéressant, mais doit être accompagnées de données supplémentaires pour mieux comprendre les enjeux des mobilités en France **[CONCLUSION]**.

**VOUS NOTEREZ QUE DANS L'ANALYSE (DEVELOPPEMENT), LE TRAVAIL CONSISTE VERITABLEMENT A EXPLIQUER/ANALYSER LE DOCUMENT.**

**IL EST AU CENTRE DU TRAVAIL : TOUTES LES EXPLICATIONS, TOUTES LES CONNAISSANCES PARTENT DU DOCUMENTS, AIDENT A LE COMPRENDRE, A L'ENRICHIR, LE CRITIQUER.**