

COMMENT TRAITER UN THÈME EN GÉOGRAPHIE ?

UN EXEMPLE DE THÈME DE LA CLASSE DE SECONDE



Thierry SITTER, formateur Hist Géo
Académie de Nice

THEME 3 : DES MOBILITES GENERALISEES (12 à 14 heures)



Liaisons aériennes dans le monde (2018)

Source : <http://cartonumerique.blogspot.com/2018/10/>

Thierry SITTER, formateur Hist Géo
Académie de Nice

PLAN DE LA PRESENTATION

1. COMMENT METTRE EN ŒUVRE UN THEME DE GEOGRAPHIE ?
2. DES MOBILITES GENERALISEES : COMMENT CONCEVOIR CE THEME ?
3. DES MOBILITES GENERALISEES : UNE ETUDE DE CAS
4. DES MOBILITES GENERALISEES : L'ECHELLE MONDIALE
5. DES MOBILITES GENERALISEES : LA FRANCE
6. LIENS AVEC LE THEME CONCLUSIF

1

**COMMENT METTRE EN ŒUVRE
UN THEME DE GEOGRAPHIE ?**

UN THÈME QUI S'INSÈRE DANS LA THÉMATIQUE ET LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE DU PROGRAMME DE SECONDE :

« ENVIRONNEMENT,
DÉVELOPPEMENT, MOBILITÉ :
LES DÉFIS D'UN MONDE EN
TRANSITION »

Une vision dynamique : repérer les processus en cours et les discontinuités spatiales.

Une approche de la complexité : une analyse en échelles interconnectées et une approche systémique des espaces et des acteurs.



Commentaire

Le monde est **profondément transformé** par les mobilités. Celles-ci peuvent être **motivées par** de nombreux facteurs (fuir un danger, vivre mieux, travailler, étudier, s'enrichir, visiter...).

Les **flux migratoires** internationaux représentent des enjeux très différents (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques), tant pour les **espaces de départ** que pour les **espaces d'arrivée**. Ils sont marqués par une grande diversité d'acteurs et des mobilités aux finalités contrastées (migrations de travail, d'études, migration forcée, réfugiés...). Ils font l'objet de **politiques et de stratégies différentes** **selon les contextes**.

Avec le **développement et l'évolution** des modes de transports, les mobilités touristiques internationales sont en plein **essor** et se diffusent **au-delà des foyers touristiques majeurs**.

UNE REFLEXION GEOGRAPHIQUE A MENER DANS CE THEME COMME TOUT AU LONG DU PROGRAMME

- Etude des **ENJEUX** et des relations entre les **ACTEURS**
- Approche **MULTISCALEAIRE** et **DIFFERENCIATION** d'un même phénomène en fonction de l'échelle
- Comparaison entre les **TERRITOIRES** pour identifier les **RESSEMBLANCES** et les **SPECIFICITES** de chacun
- Analyse critique des documents et réalisation de croquis

UNE ORGANISATION PRECISE PAR ANNEE

- 1 axe par niveau
- 4 thèmes =
3 + 1 conclusif

→ **Chaque thème :**
des questions = axes
principaux à aborder

- **Thème 3 : Des mobilités généralisées (12-14 heures)**

Questions	Commentaire
- Les migrations internationales.	Le monde est profondément transformé par les mobilités. Celles-ci peuvent être motivées par de nombreux facteurs (fuir un danger, vivre mieux, travailler, étudier, s'enrichir, visiter...).
- Les mobilités touristiques internationales.	Les flux migratoires internationaux représentent des enjeux très différents (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques), tant pour les espaces de départ que pour les espaces d'arrivée. Ils sont marqués par une grande diversité d'acteurs et des mobilités aux finalités contrastées (migrations de travail, d'études, migration forcée, réfugiés...). Ils font l'objet de politiques et de stratégies différentes selon les contextes.
	Avec le développement et l'évolution des modes de transports, les mobilités touristiques internationales sont en plein essor et se diffusent au-delà des foyers touristiques majeurs.

DES DEMARCHES GEOGRAPHIQUES

- **Etude de cas** recommandée
- Etude des questions (dans chaque thème) reposant sur des **exemples précis**



ETUDES DE CAS POSSIBLES

- La mer Méditerranée : un bassin migratoire.
- Dubaï : un pôle touristique et migratoire.
- Les mobilités d'études et de travail intra-européennes.
- Les États-Unis : pôle touristique majeur à l'échelle mondiale.

DEUX TYPES DE QUESTIONS PAR THEME

MONDE



Questions

- Les migrations internationales.
- Les mobilités touristiques internationales.

FRANCE



Question spécifique sur la France
La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement.

UN RAPPEL

- LA FRANCE DOIT ETRE ANALYSEE A PART ENTIERE
- LIBERTE D'ORDRE DE L'ANALYSE :
MONDE → FRANCE
OU L'INVERSE
- TOUTE LA DIFFICULTÉ RÉSIDE EN
L'ARTICULATION ENTRE LE
MONDE ET LA FRANCE



UNE QUESTION SPECIFIQUE SUR LA FRANCE

L'attention particulière qui est portée à la France métropolitaine et ultramarine justifie une organisation spécifique des programmes. La France – État membre de l'Union européenne, deuxième espace maritime mondial, présent sur tous les continents – est en effet concernée par tous les enjeux abordés. **Elle est, de ce fait, étudiée dans chacun des thèmes** abordés au cours de la scolarité au lycée.

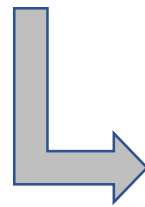
Cette mise en perspective permet aux lycéens **d'acquérir les points de repère essentiels** et **d'appréhender les lignes de force du territoire français, de connaître et de mieux comprendre les enjeux de l'organisation et de l'aménagement du territoire national**, quelle que soit l'échelle considérée. L'étude de la France dans chaque thème favorise la consolidation progressive des connaissances du territoire national, en les reliant aux thématiques abordées à l'échelle mondiale. Les comparaisons menées à différentes échelles sont au cœur de la démarche géographique. [...]

L'étude de la France en classes de seconde, première et terminale est aussi l'occasion de faire comprendre aux élèves que la France est concernée par les transformations étudiées et que **cela touche leur vie quotidienne. Comme futurs citoyens, ils auront à agir dans un monde et une France en mutation.**

UN THÈME QUI VIENT « NOURRIR » LE THÈME CONCLUSIF

« Les trois premiers thèmes visent l'acquisition des connaissances et des grilles d'analyse qui permettent de comprendre les lignes de force et les caractéristiques majeures des objets étudiés. Le quatrième est un thème conclusif qui applique l'ensemble des savoirs et compétences acquis par l'étude des trois premiers thèmes à l'étude d'une aire géographique (pays, ensemble de pays).»

Thème 4 : L'Afrique australe : un espace en profonde mutation



Des territoires traversés et remodelés par des mobilités complexes.

Cet espace se caractérise également par des flux migratoires complexes, entre exil, transit et installation pour les migrants internationaux, et affirmation de mobilités touristiques (écotourisme, safaris...), créatrices de nouvelles inégalités territoriales.

2

**DES MOBILITES GENERALISEES : COMMENT
CONCEVOIR CE THEME ?**

THEME 3 : DES MOBILITES GENERALISEES

Source : <https://www.nice.aeroport.fr/Passagers/Actualites/L-aeroport-franchit-le-cap-des-13-millions-de-passagers>



DES AVIONS ET UN TRAMWAY NOMMES DESIRS... DE MOBILITES ?

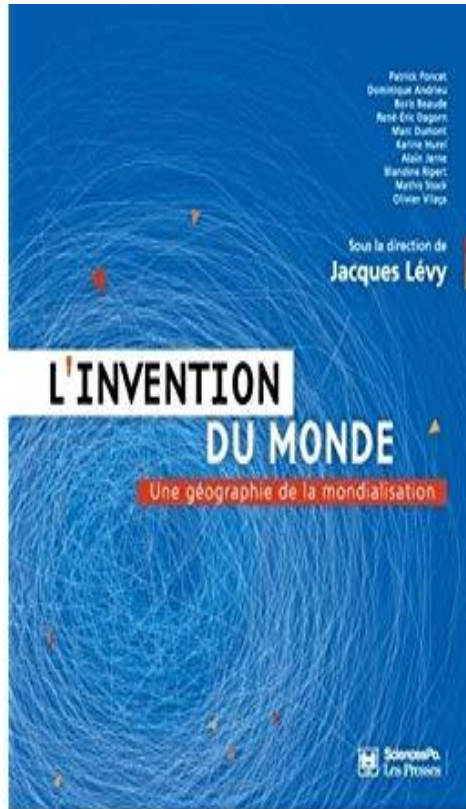


La nouvelle ligne 2 du tramway desservant l'aéroport de Nice depuis décembre 2018

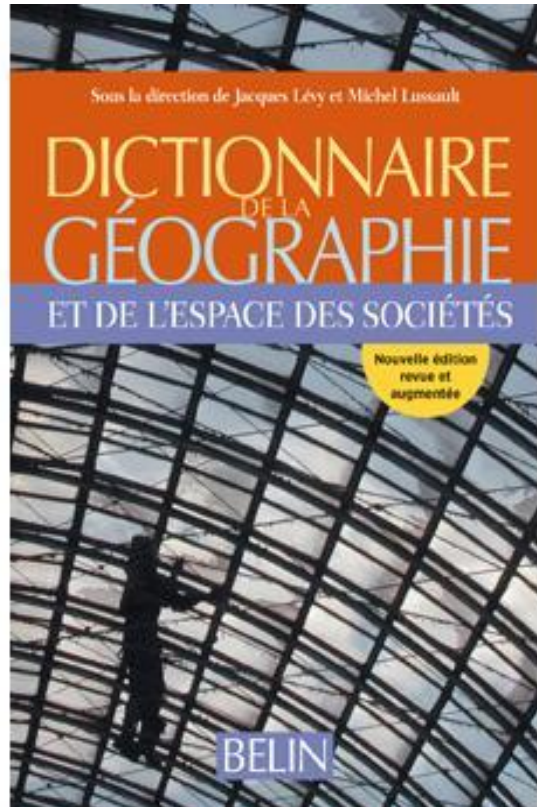
Source : <https://www.tpbm-presse.com/nice-le-tramway-arrive-a-l-aeroport-2705.html>

UN RETOUR PAR LA CASE « CONCEPT » : DEFINIR LES MOBILITES

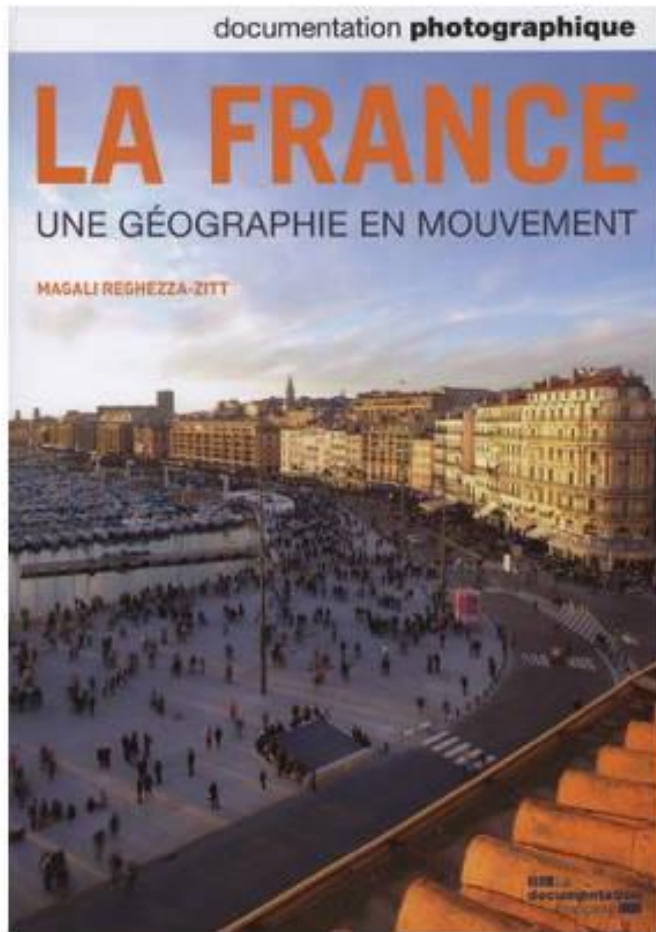




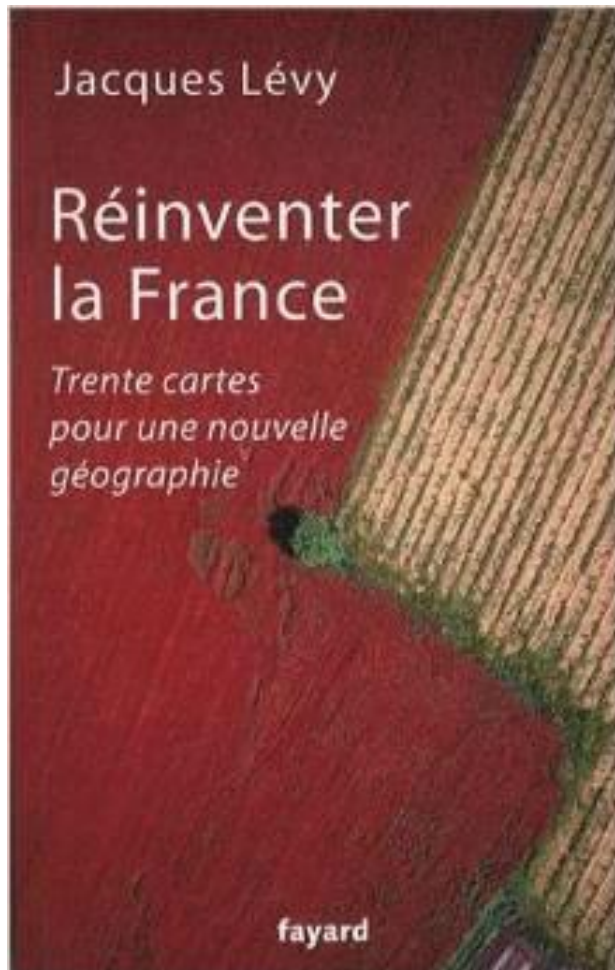
- « Ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace. » (p. 133)
- Cela va au-delà des seuls flux ou déplacements et prise en compte des conditions de possibilités de déplacement et des valeurs associées.



« La définition de la mobilité est d'autant plus importante que ce terme est très polysémique. Lorsqu'un géographe utilise le terme de mobilité, c'est pour évoquer le franchissement de l'espace, [...]. Phénomène dont les manifestations sont imbriquées selon des temporalités sociales différentes. » (pp. 677-678)

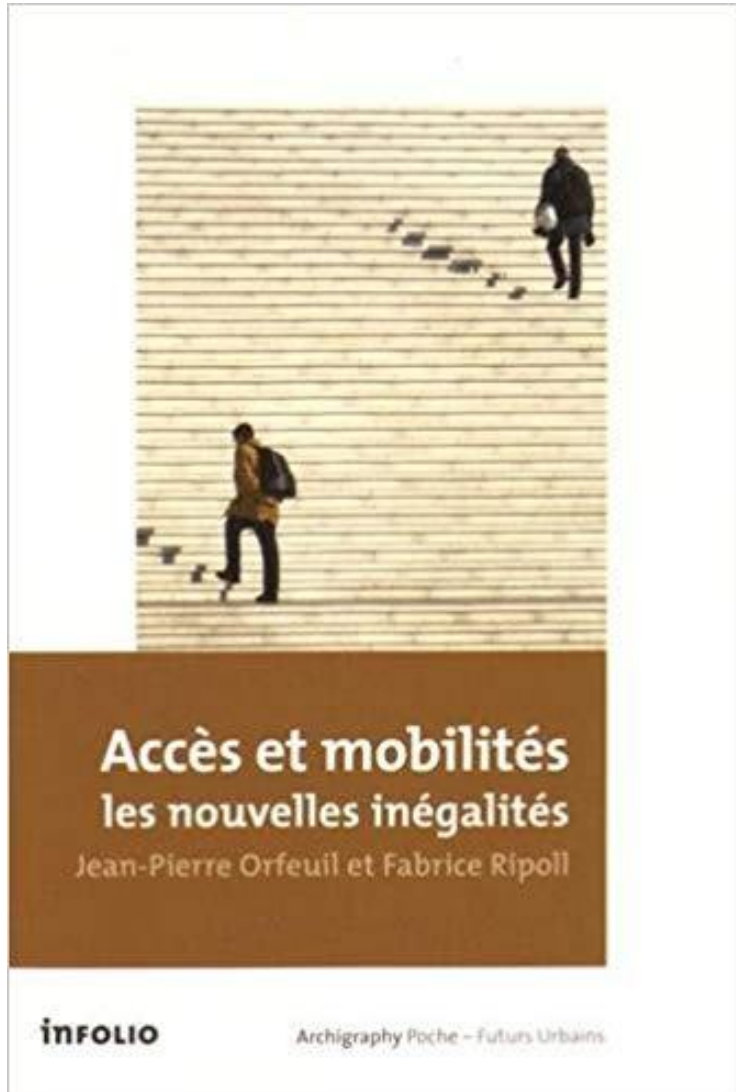


« La mobilité désigne tout mouvement qui permet à un individu (ou un groupe) de changer de lieu : ce terme recouvre à la fois le déplacement avéré et un potentiel de mouvement. Il excède très largement la notion de flux. La mobilité suppose non seulement d'intéresser au mode de transport, mais aussi aux motivations, aux usages, aux parcours des individus mobiles. » (p. 24)



« Dans son ensemble, l'espace français doit d'abord être vu comme un réseau plutôt que comme un territoire. » (p. 54)

« La mobilité est en effet l'un des trois grands moyens de gestion de la distance, avec la coprésence, exprimée totalement par la ville, et la télécommunication. » (p. 137)



« la capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre. »

POUR MEMOIRE

RESSOURCES GENERALISTES

- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>
- La documentation photographique
- Carto

RESSOURCES POUR LA FRANCE

<https://www.cget.gouv.fr/>

QUELQUES AUTRES RESSOURCES POUR CE THEME

- Laure Cailloce, entretien avec Catherine Wihtol de Wenden, « [Migrant, réfugié: quelles différences ?](#) » *CNRS Le Journal*, 22 septembre 2015.
- INED, « [Les migrations dans le monde](#) », 28 mars 2018.
- Jean-Baptiste Lanne, « [Portrait d'une ville par ceux qui la veillent. Les citadinités des gardiens de sécurité dans la grande métropole africaine \(Nairobi, Kenya\)](#) », *Géoconfluences*, janvier 2017.
- A. Tarrius, G. Marotel, M. Peraldi, « Migration et citadinité. L'approche de la ville par la mobilité », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 64 – 1994.
- Pierre-Yves Trouillet, « [Les populations d'origine indienne hors de l'Inde : fabrique et enjeux d'une "diaspora"](#) », *Géoconfluences*, sept. 2015.
- [Les chinatowns dans le monde : un ouvrage et une émission de radio](#), brève d'avril 2018.
- [Mobilités et migrations intra-africaines](#), brève de janvier 2018
- Nicolas Lambert, « [Les damnés de la mer](#) », carte à la une de *Géoconfluences*, décembre 2015.
- **Et à paraître : la Documentation photographique reprise par les éditions du CNRS**
N° 8129 - Juin 2019 - Migrations, migrants et réfugiés

DES MOBILITES GENERALISEES (12-14 H)

Comment mettre en œuvre les deux questions, intégrer l'étude de cas et les exemples ?

Questions

- Les migrations internationales.
- Les mobilités touristiques internationales.

Commentaire

Le monde est profondément transformé par les mobilités. Celles-ci peuvent être motivées par de nombreux facteurs (fuir un danger, vivre mieux, travailler, étudier, s'enrichir, visiter...).

Les flux migratoires internationaux représentent des enjeux très différents (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques), tant pour les espaces de départ que pour les espaces d'arrivée. Ils sont marqués par une grande diversité d'acteurs et des mobilités aux finalités contrastées (migrations de travail, d'études, migration forcée, réfugiés...). Ils font l'objet de politiques et de stratégies différentes selon les contextes.

Avec le développement et l'évolution des modes de transports, les mobilités touristiques internationales sont en plein essor et se diffusent au-delà des foyers touristiques majeurs.

Questions

- Les migrations internationales.

- Les mobilités touristiques internationales.

Commentaire

Le monde est **profondément transformé par les mobilités**. Celles-ci peuvent être **motivées** par de **nombreux facteurs** (fuir un danger, vivre mieux, travailler, étudier, s'enrichir, visiter...).

Les flux migratoires internationaux représentent **des enjeux très différents** (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques), tant **pour les espaces de départ que pour les espaces d'arrivée**. Ils sont marqués par **une grande diversité d'acteurs** et **des mobilités aux finalités contrastées** (migrations de travail, d'études, migration forcée, réfugiés...). Ils font l'objet **de politiques et de stratégies différentes selon les contextes**.

Avec le développement et l'évolution des modes de transports, **les mobilités touristiques internationales sont en plein essor** et **se diffusent au-delà des foyers touristiques majeurs**.

PROBLEMATIQUE :

UNE PROPOSITION PARMIS D'AUTRES...

- Dans quelle mesure les mobilités humaines transforment-elles en profondeur l'organisation des territoires, tant à l'échelle locale que nationale ou mondiale ?
- Dans quelle mesure les mobilités humaines sont-elles facilitées par la mise en place de réseaux de communication variés, hiérarchisés et organisés par des acteurs ?
- Quels sont les enjeux créés par les mobilités en termes d'aménagement des territoires, d'intégration dans la mondialisation et de transition environnementale ?

3

**DES MOBILITES GENERALISEES :
UNE ETUDE DE CAS**

POINT DE DEPART : ETUDE DE CAS SUR DUBAÏ ET ARTICULATION ENTRE LE MONDE ET LA FRANCE



Activité en autonomie des élèves :

Un de tes oncles, habitant à Dubaï, t'invite à passer trois semaines en vacances chez lui l'été prochain.

- Indique sur le fond de carte le lieu de départ et celui d'arrivée.
- Fais la liste de tous les moyens de transport utilisés de chez toi jusqu'à la destination finale.
- Organise le voyage : trajet, coût, distance, horaires, durée.

ETUDE DE CAS (2-3 heures) DUBAÏ TRANSFORME PAR LES MOBILITES

Dubaï, Palm Jumeirah, 2018, photographies Tina Simonsen

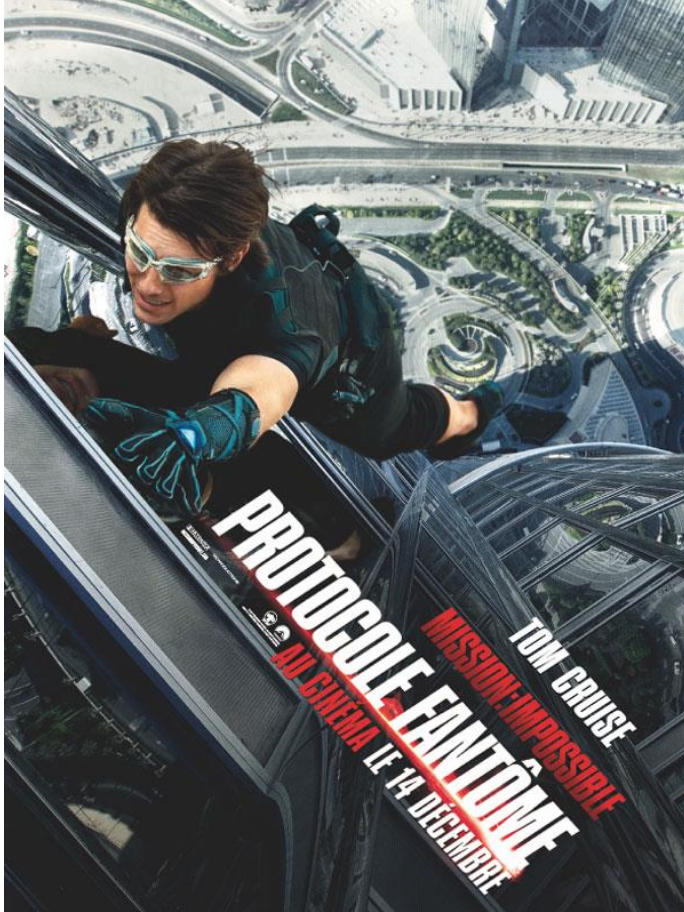


COMMENT DUBAÏ EST-IL DEVENU UN PÔLE MAJEUR DU TOURISME ET DES MIGRATIONS À L'ÉCHELLE MONDIALE ?



Asian workers work at a construction site in the Gulf emirate of Dubai in this file image. Dubai is one of the locations for some of Bangladesh's 10 million migrant workers who are mostly employed in the Middle East. (Photo by Karim Sahib/AFP)

UNE IDEE POSSIBLE D'ACCROCHE



Film « *Mission impossible Protocole Fantôme* » (2011) de Brad BIRD

Visionnage de la 49^e minute 15 à la 60^e minute :

Décrire les paysages (désert puis ville marquée par la verticalité) + plus haute du monde → Burj Khalifa = 868 m) → causes ? Le tourisme notamment.

La fabrication d'une image / politique d'autopromotion fondée sur la modernité



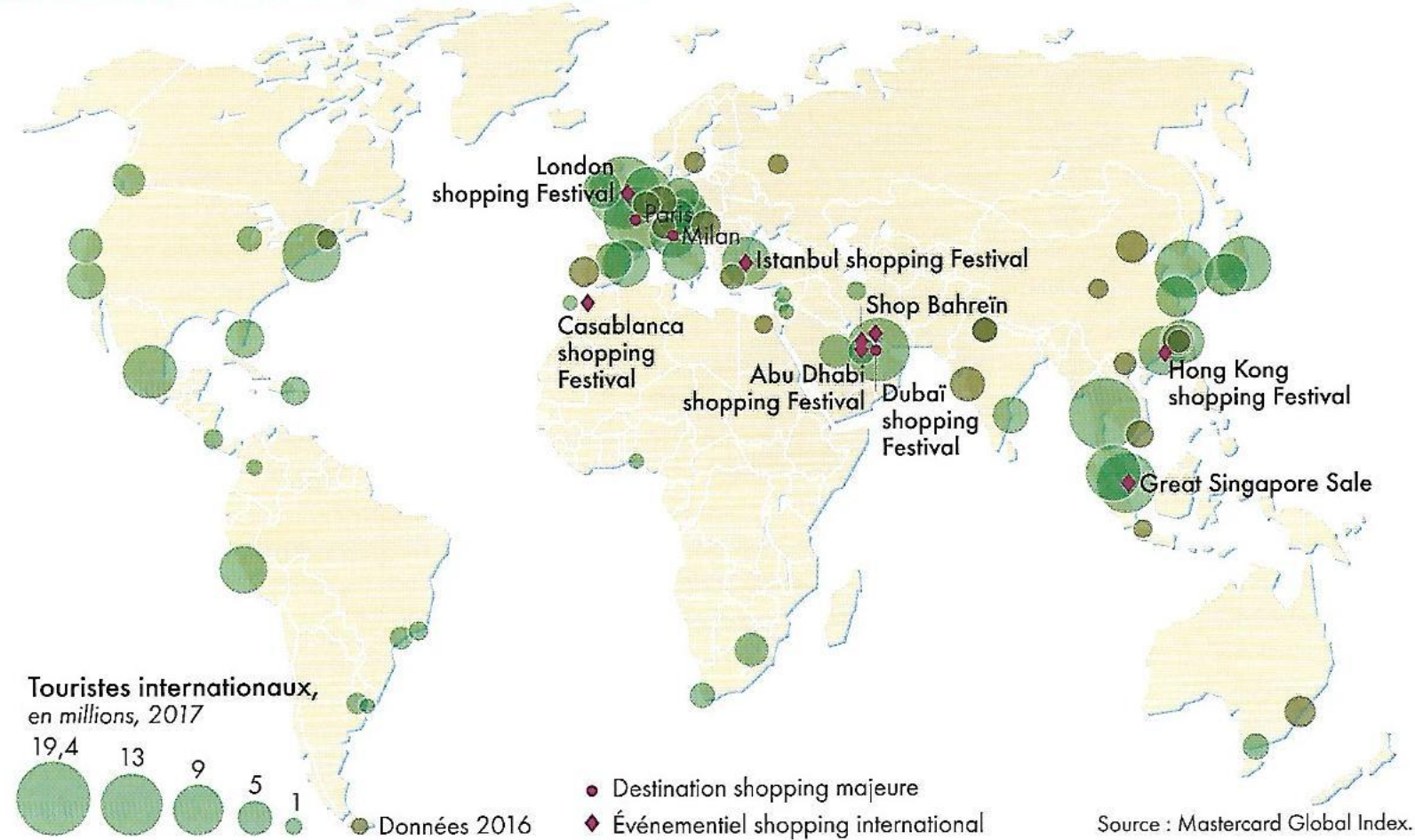
DUBAÏ, AXE PRINCIPAL ET URBANISATION EN 1990 ET EN 2008

Source :
<http://www.eyeopening.info/2014/03/02/unrecognizable-views-cities-around-world>

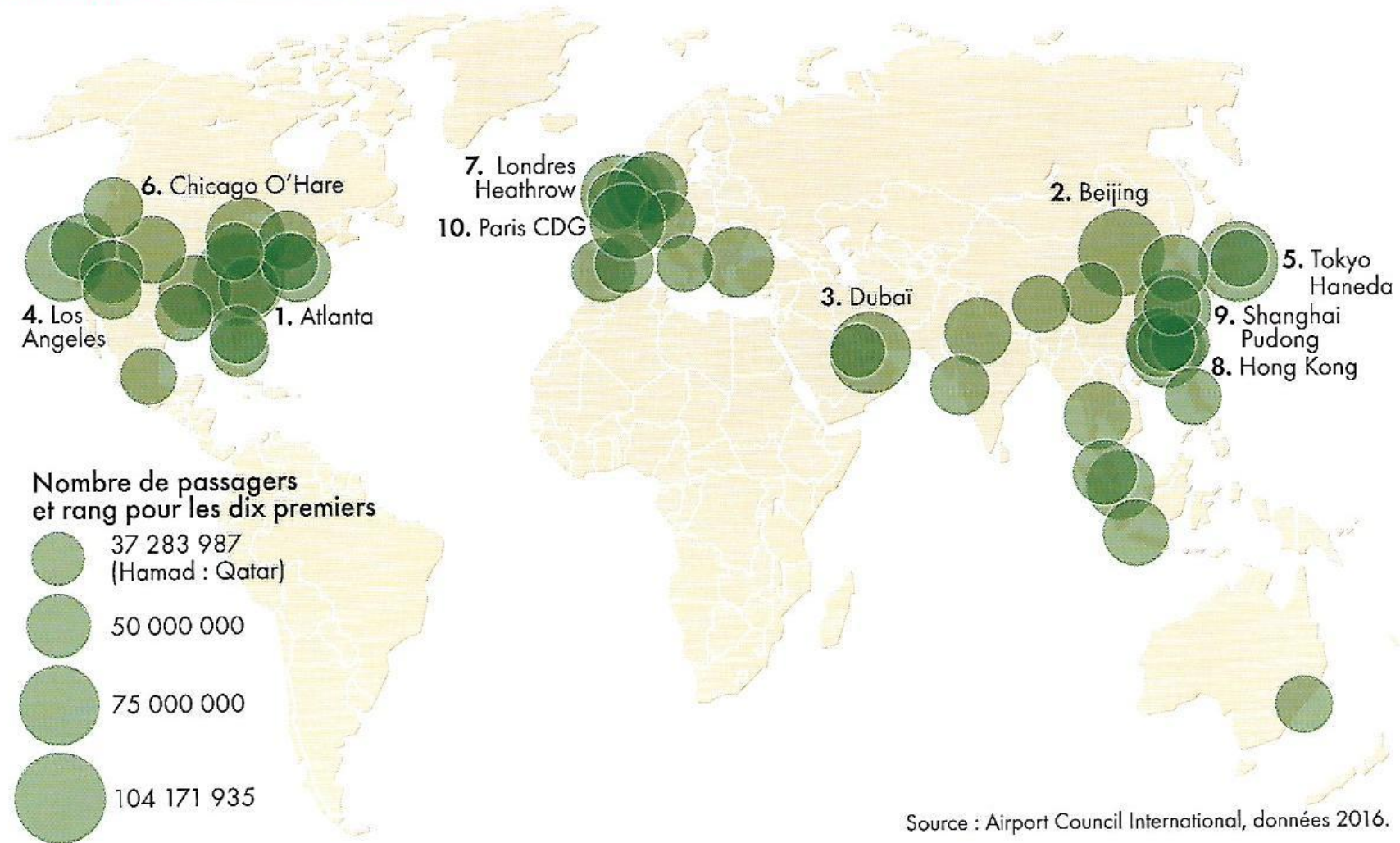
UNE DESTINATION TOURISTIQUE MAJEURE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET INTERNATIONALE

Source : Gravari-Barbas M., Jacquot S., 2018, *Atlas mondial du tourisme et des loisirs*, Autrement, p. 36.

LES MÉTROPLES TOURISTIQUES INTERNATIONALES



LES PRINCIPAUX AÉROPORTS MONDIAUX

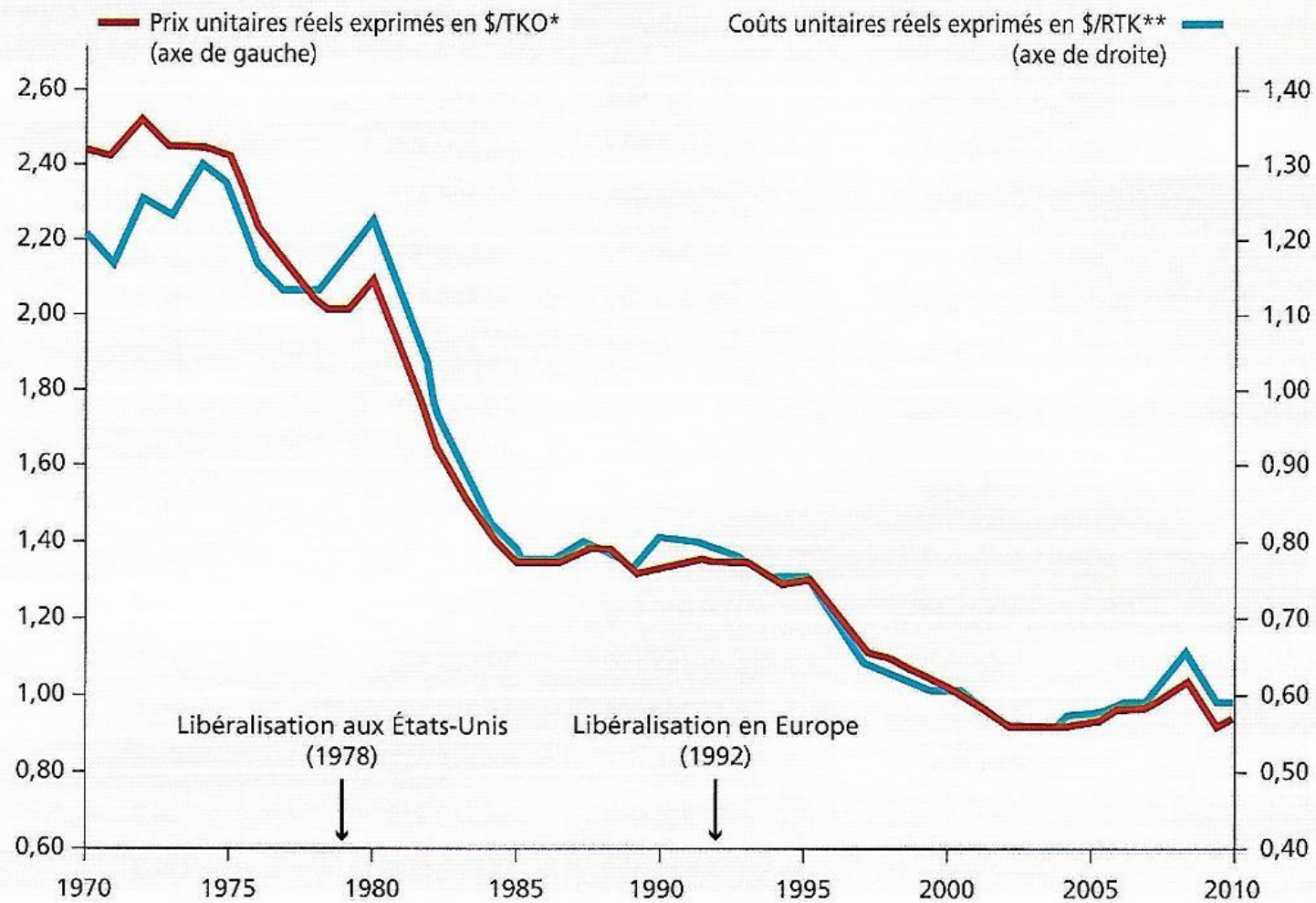


Source : Gravari-Barbas M., Jacquot S., 2018, *Atlas mondial du tourisme et des loisirs*, Autrement, p. 27.

Évolution du nombre de passagers dans les principaux aéroports mondiaux				
Aéroport	Pays	2000	2014	Taux de croissance annuel moyen (en %)
Atlanta Hartsfield-Jackson	États-Unis	80 162 407	96 178 899	1,3
Pékin	Chine	21 961 077	86 130 390	10,3
Londres Heathrow	Royaume-Uni	64 606 826	73 408 442	0,9
Tokyo Haneda	Japon	56 402 206	72 826 862	1,8
Los Angeles	États-Unis	66 424 767	70 665 472	0,4
Dubaï	Émirats arabes unis	12 320 660	70 475 636	13,3
Chicago O'Hare	États-Unis	72 144 244	70 015 746	-0,2
Paris CDG	France	48 246 137	63 808 796	2,0
Dallas Fort Worth	États-Unis	60 687 122	63 523 489	0,3
Hong Kong	Chine	32 752 359	63 148 379	4,8
Francfort	Allemagne	49 360 630	59 566 132	1,4
Jakarta Soekarno-Hatta	Indonésie	9 255 100	57 005 406	13,9
Istanbul Atatürk	Turquie	14 700 000	56 767 108	10,1
Amsterdam Schiphol	Pays-Bas	39 606 925	54 978 023	2,4
Guangzhou Baiyun	Chine	12 790 999	54 780 346	10,9
Total mondial (en milliers)		1 672 000	3 273 000	4,9

Source : Airports Council International (ACI).

Évolution des prix et coûts réels unitaires des compagnies aériennes depuis 1970



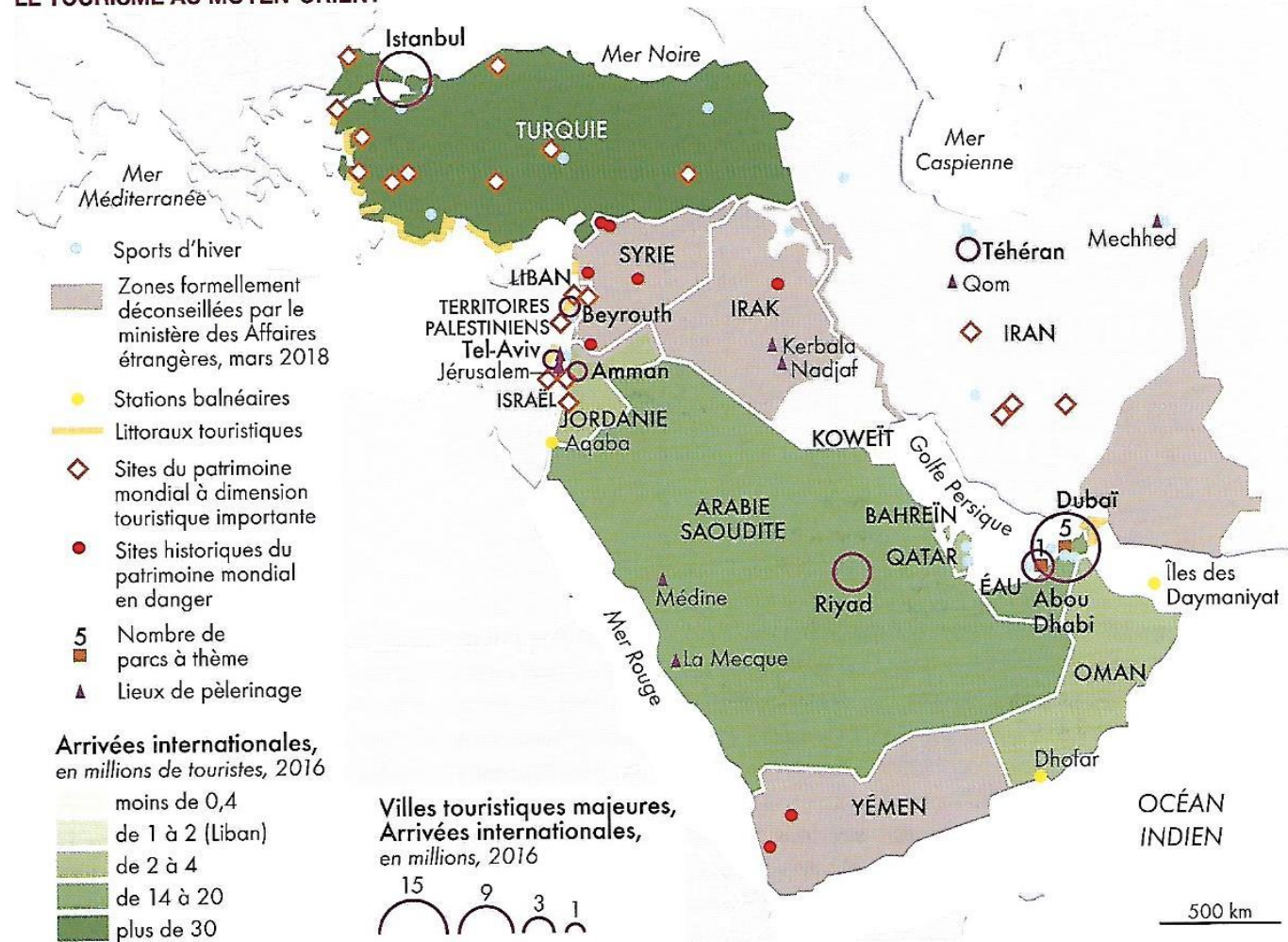
* Dollars (équivalents 2009) par tonne-kilomètre offerte.

** Dollars (équivalents 2009) par recette unitaire à la tonne-kilomètre.

Source : IATA.

Source :
https://www.senat.fr/rap/r12-658/r12-658_mono.html

LE TOURISME AU MOYEN-ORIENT



Source : Gravari-Barbas M., Jacquot S., 2018, *Atlas mondial du tourisme et des loisirs*, Autrement, p. 89.

DUBAÏ : UNE VILLE DEVENUE UN POLE TOURISTIQUE, ENTRE DÉSERT ET ESPACE MONDIAL

- Emirats arabes unis (EAU) : indépendance en 1971 suite au retrait britannique
- Dubaï : un des 7 émirats des EAU, spécialisé dans la pêche perlière et le trafic d'or jusque dans les années 1960
- Un territoire exigu : $3\,885\text{ km}^2 = 1/3$ de la région Ile de France
- Une croissance démographique spectaculaire
 - 1900 : 10 000 h
 - 1968 : 59 000 h
 - 2010 : 1 million d'h
 - 2017 : 2,5 millions d'h → x 250 en un peu plus d'un siècle

Une ville du désert devenue un pôle touristique mondial...

- 16 millions de touristes (sur 83 millions au M-O → 17 %) en 2017 (59 % pour loisirs et 21 % pour affaires)
- Objectif pour 2020 : 20 millions
- Origines des touristes : Inde; Iran; Europe; pays du Golfe.
- Des touristes aux revenus de rang moyen et supérieur
- 4e place des villes les plus visitées au monde (après Londres, Paris, Bangkok)

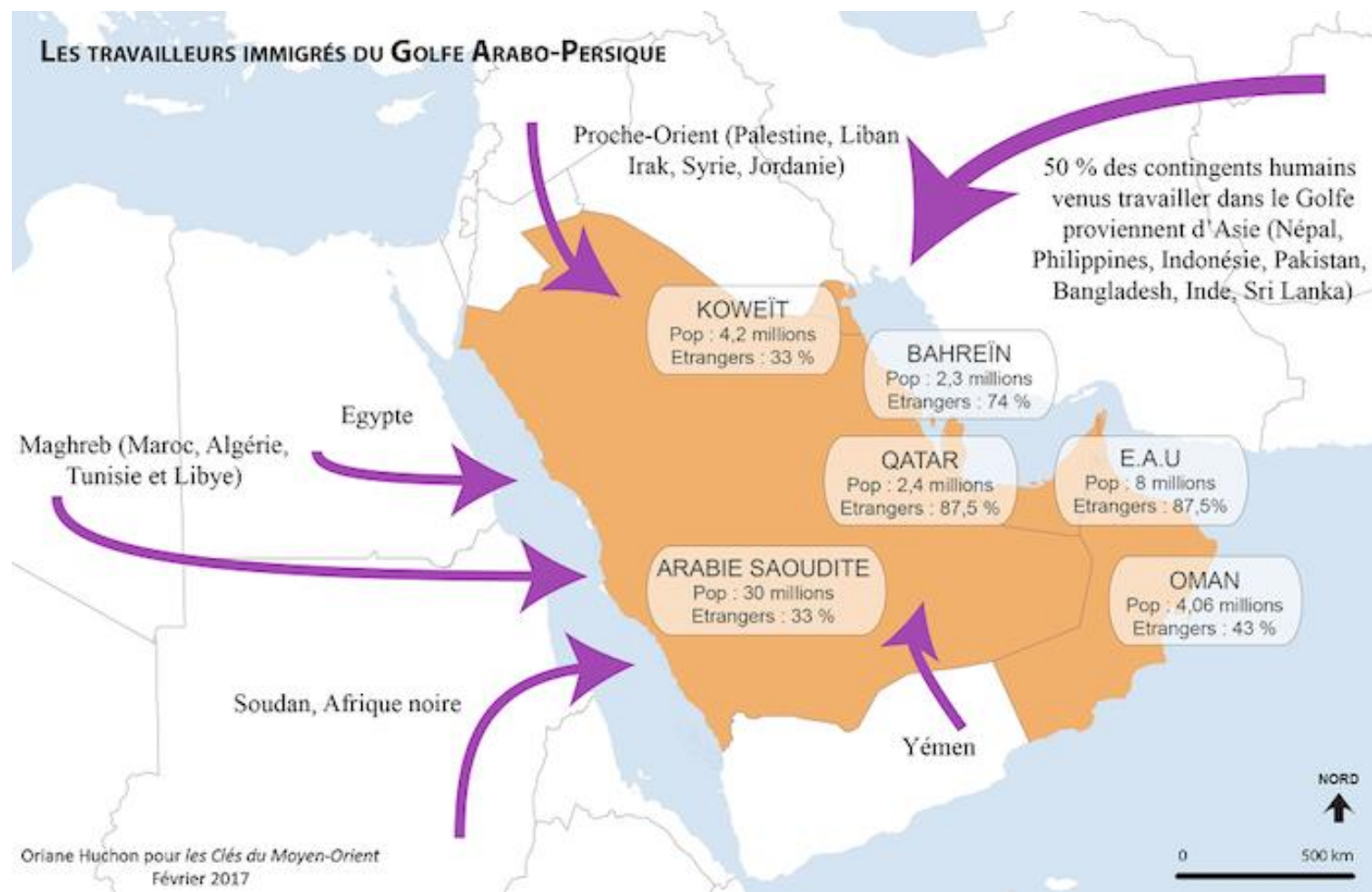
...grâce à plusieurs facteurs déterminants

- Des atouts géo-climatiques non négligeables : mer, soleil, désert
- Des atouts géopolitiques : grande stabilité politique dans une région qui ne l'est... guère !
- Le fruit d'une stratégie politique
 - Ancrage sur des dynamiques anciennes : exploitation de la mer (perles) + trafic de l'or + influence des marchands arabes, perses et indiens
 - Exploitation du pétrole (à partir de 1962), mais aujourd'hui, cela ne représente plus que 7 % du PIB
 - Une stratégie pour l' « après-pétrole » : diversification des activités et hub portuaire et aéroportuaire

- Des infrastructures adaptées et une politique d'autopromotion
 - Infrastructures et « événements » adaptés : hôtels, parcs à thème, pistes de ski (226 millions d'€), 5 terrains de golf, festival du shopping, courses hippiques, course automobile...
 - Construction d'édifices pharaoniques depuis la fin des années 1990 : les tours
 - Commerce de luxe : 33 centres commerciaux
 - Hub aéroportuaire mondial + compagnies aériennes (Emirates)
 - ✓ 1980 : 3 millions de passagers → 2018 : 89 millions (1^{er} du monde !) → x 30 en moins de 40 ans
 - ✓ Plus de 200 destinations

LES MOBILITÉS : DYNAMIQUE DE MONDIALISATION ET CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DE DUBAÏ

Source : <https://www.lesclesdumoyenorient.com/Les-migrations-Les-travailleurs-immigres-dans-le-Golfe.html>



DUBAÏ, UNE VILLE DEVENUE UN PÔLE D'IMMIGRATION

- Une main d'œuvre qualifiée en lien avec...
 - La finance internationale + le tertiaire supérieur
 - Le hub aéroportuaire
- ...mais également peu qualifiée
 - Secteurs du BTP et de l'hôtellerie
 - Hub portuaire : port de transit et de redistribution
 - Un recours massif à la main d'œuvre étrangère : 85 % de la population est étrangère + 200 nationalités
 - Indiens : 51 %
 - Pakistanais : 17 %
 - Bangladais : 9 %
 - Philippins : 3 %

➔ Une ville largement façonnée par les mobilités et la mondialisation.



Dubai, 2018, photographies Tina Simonsen



l'Exposition Universelle de 2020

Discover ▾

What's new ▾

Get involved ▾



A WORLD WITHOUT BORDERS

Explore 190 countries, no passport needed

Discover

« **Connecting minds and construct future** » (« **Connecter les esprits et construire le futur** »).

Source: <https://www.expo2020dubai.com/>

4

DES MOBILITES GENERALISEES : L'ECHELLE MONDIALE

A L'ECHELLE MONDIALE (2-3 heures) :

QUELQUES IDEES CLES

- La mobilité est constitutive de l'espèce humaine : l'Homme est un être bipède qui peut être motorisé pour se déplacer sur terre, sur les mers et dans les airs.
- « *La mobilité est constitutive du monde mondialisé.* » Jacques LEVY
- Véritable découplage entre la distance géographique et la distance temporelle : on a une multiplicité des distances temporelles associées à une même distance géographique.

- Il y a une diversité de mobilités, liées à celle des modes de transport, et une coexistence de ceux-ci sur un même territoire.
- Il y a une diversité d'explications de ces dernières :
 - Migrations internationales : liées au travail, aux conditions de vie, aux situations politiques, au tourisme...
 - Mobilités résidentielles
 - Mobilités quotidiennes
- La mobilité fabrique des organisations réticulaires et des territoires inédits.
- L'accès à la pluralité des mobilités est inégale et cela accentue les inégalités territoriales.

Flux de migrants

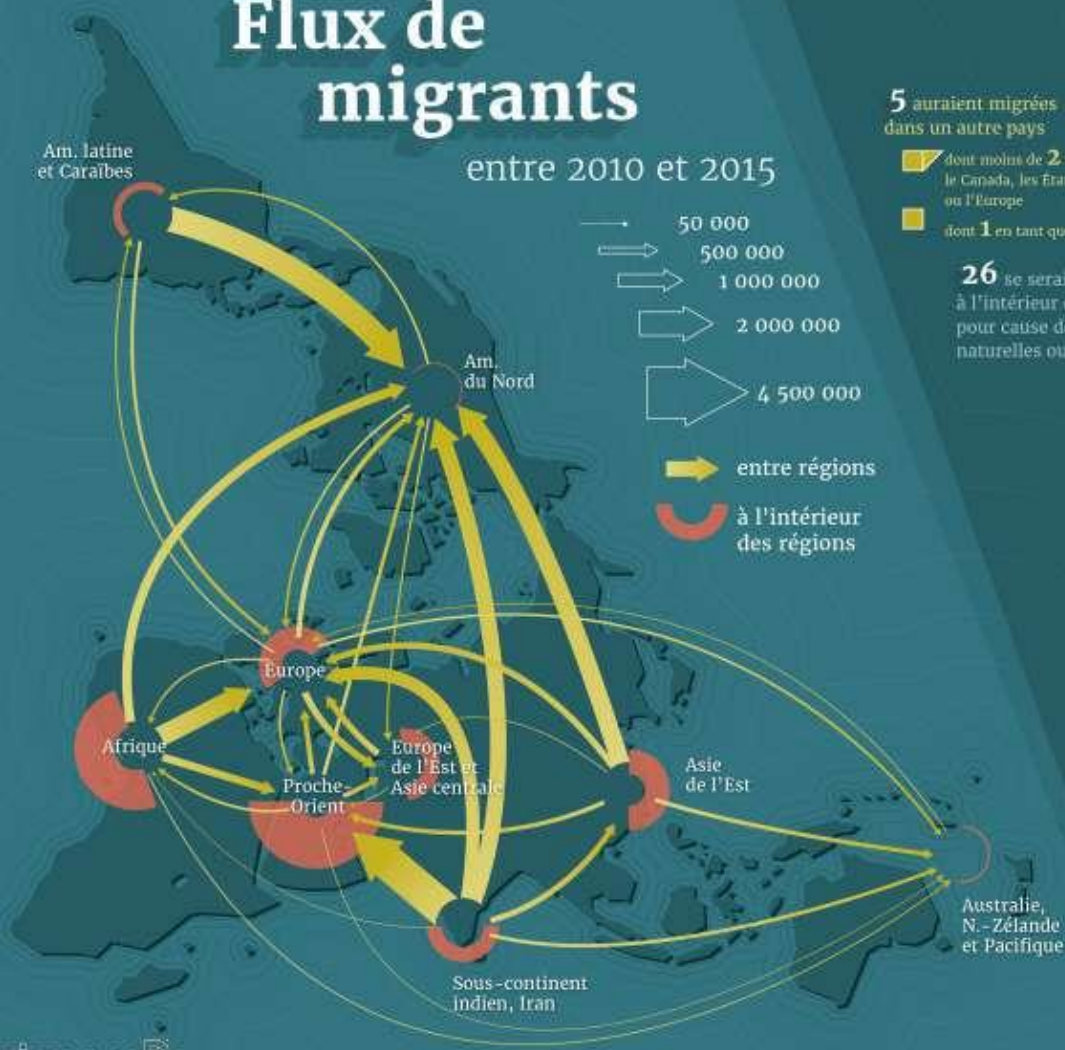
entre 2010 et 2015

Am. latine et Caraïbes

50 000
500 000
1 000 000
2 000 000
4 500 000

entre régions

à l'intérieur des régions



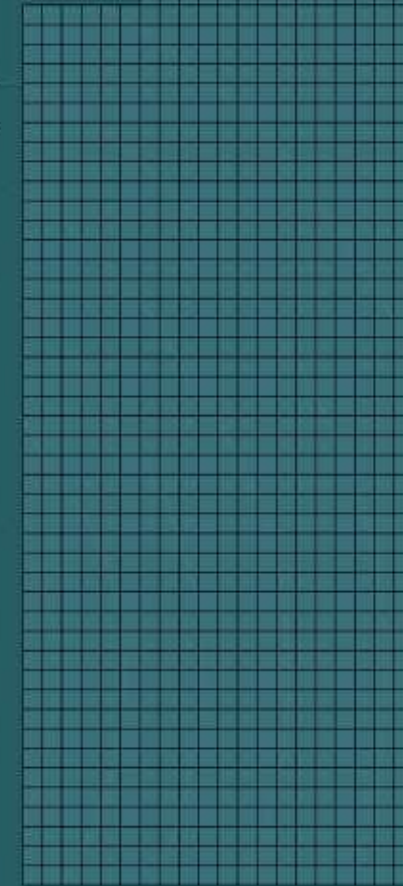
Entre 2010 et 2015, si la population mondiale était ramenée à 1 000 personnes

5 auraient migrées dans un autre pays

dont moins de 2 vers le Canada, les États-Unis ou l'Europe

dont 1 en tant que réfugiée

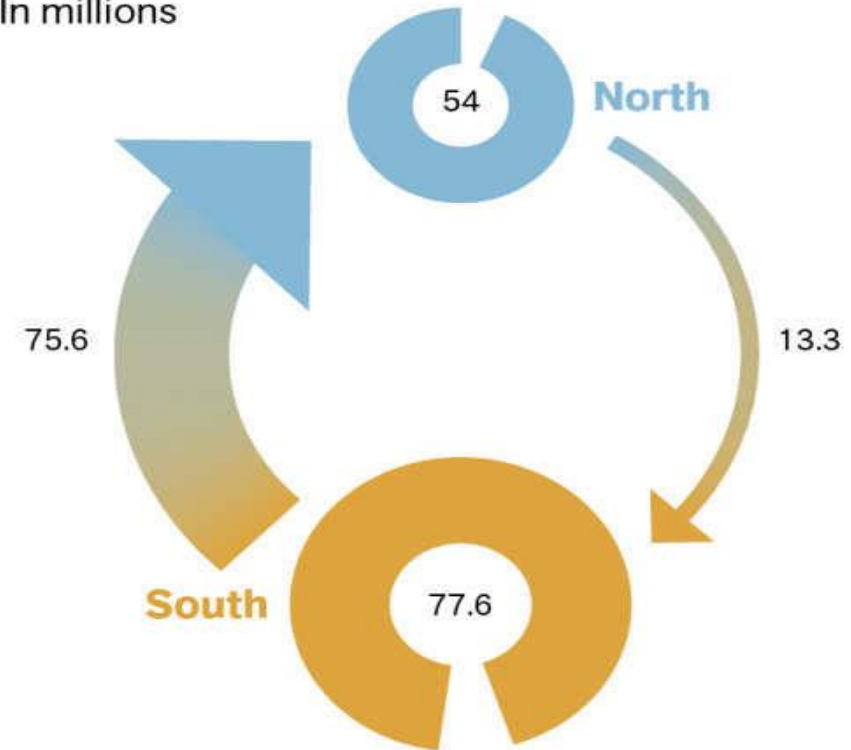
26 se seraient déplacées à l'intérieur de leurs pays pour cause de catastrophes naturelles ou de conflits



Quatre voies de migration en 2013

Four migration pathways, 2013

In millions



Calculations made using UN DESA classification of countries into developing and developed regions (see <http://unstats.un.org/unsd/methods/m49/m49.htm>). For a detailed discussion on 'North'-'South' classification and terminology, please see IOM World Migration Report 2013.

Source: IOM (2013) © IOM (Mokhnacheva, Ionesco), Gemenne, Sciences Po, 2015

DES CAUSES VARIÉES



Chappatte, *Le Temps*, 6 octobre 2005

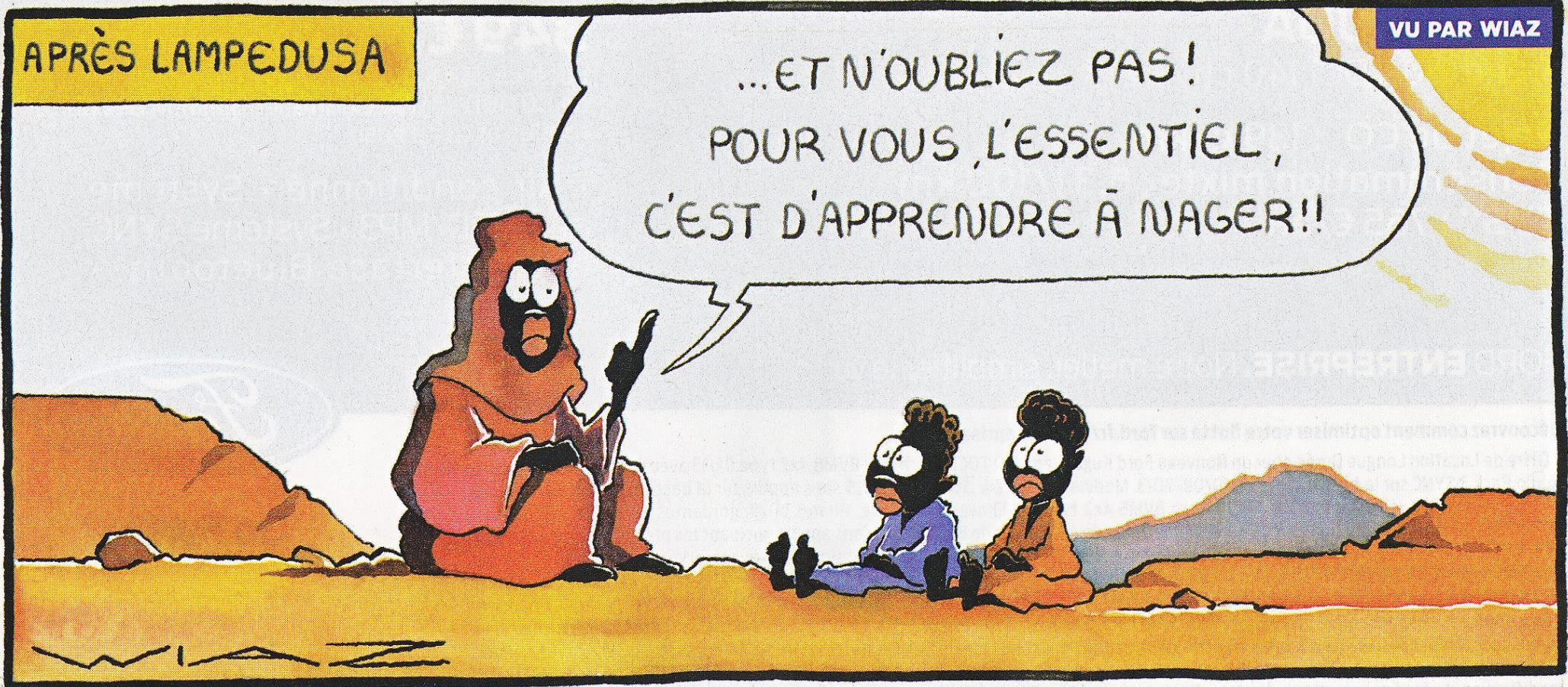


Chappatte, *Le Temps*, 23 février 2015

APRÈS LAMPEDUSA

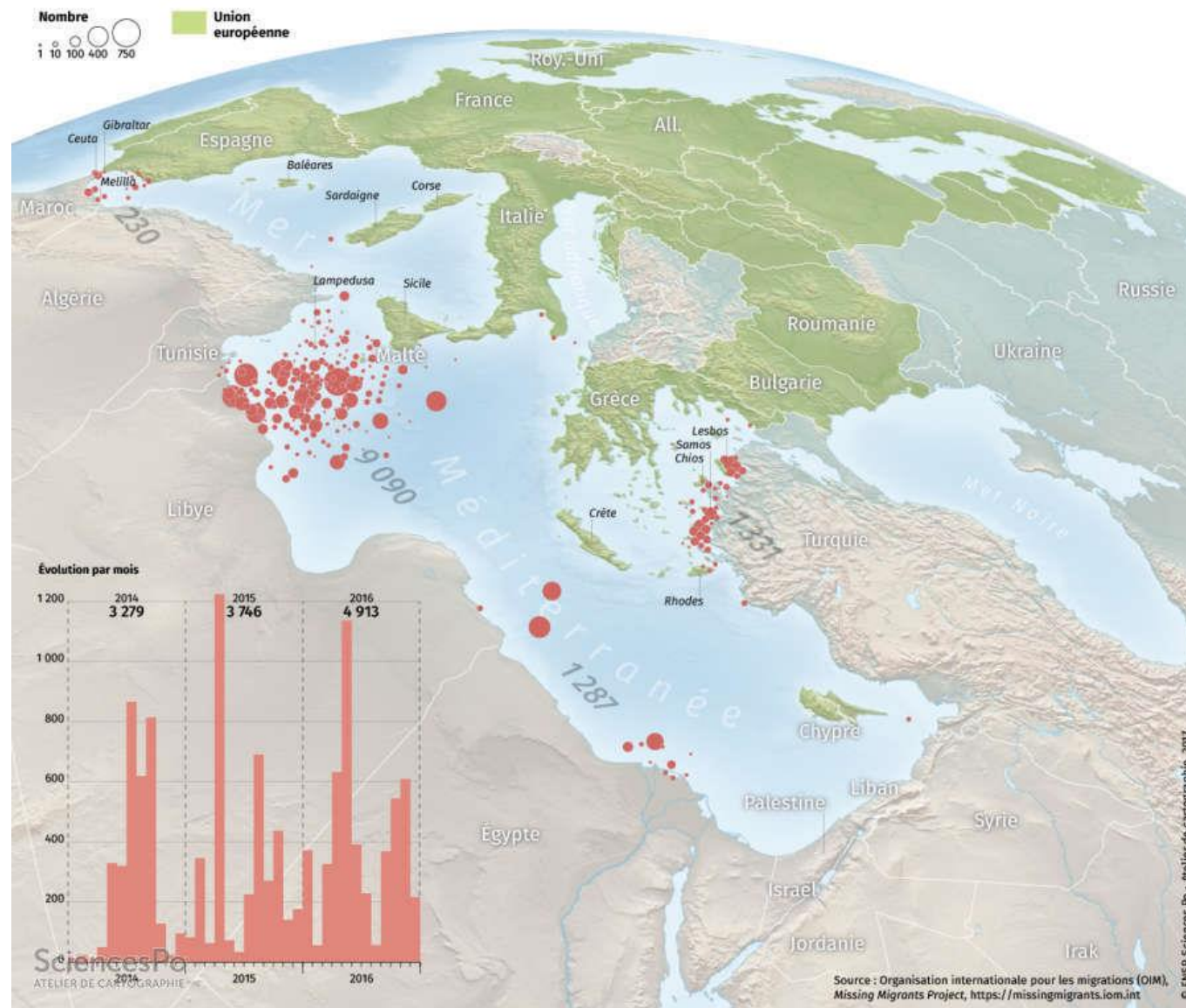
VU PAR WIAZ

...ET N'OUBLIEZ PAS!
POUR VOUS, L'ESSENTIEL,
C'EST D'APPRENDRE À NAGER!!



Wiaz, *Le Nouvel Observateur*, octobre 2013

Migrants morts et disparus en Méditerranée (2014-2016)



5

DES MOBILITES GENERALISEES : LA FRANCE

MOBILITES, RESEAUX DE TRANSPORT ET ENJEUX D'AMENAGEMENT EN FRANCE *(4-6 heures)*



Lyon, 2018,
photographie TST

Question spécifique sur la France

La France :
mobilités,
transports et
enjeux
d'aménagement.

Commentaire

Quotidiennes, saisonnières ou encore ponctuelles, les mobilités sont multiples en France métropolitaine et ultramarine. Elles répondent à des motivations diverses et rendent compte aussi d'inégalités socioéconomiques et territoriales.

L'étude de la configuration spatiale des réseaux de transport et des réseaux numériques de communication invite à analyser les formes de la mobilité. Elle met en évidence la mise en concurrence des territoires en fonction de leurs atouts, mais également de la distance-temps qui les sépare des principaux pôles économiques, administratifs et culturels.

En jouant avec les échelles, l'étude des transports et des mobilités permet d'appréhender, d'une part, les enjeux de l'aménagement des territoires, de la continuité territoriale et de l'insertion européenne ainsi que, d'autre part, la transition vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement.

Question spécifique sur la France

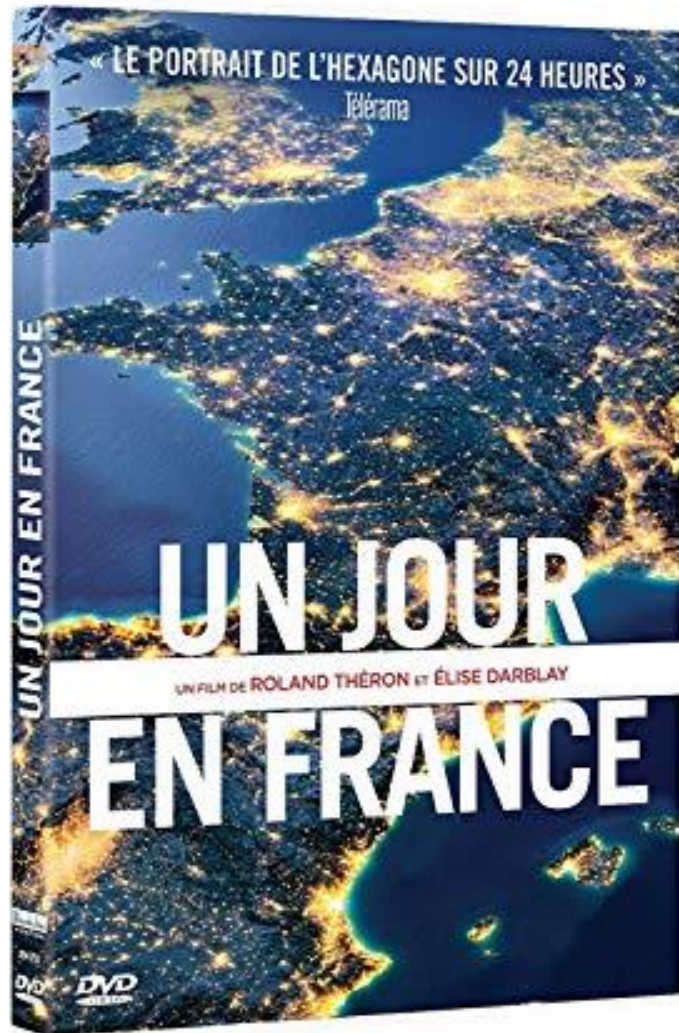
La France :
mobilités,
transports et
enjeux
d'aménagement.

Commentaire

Quotidiennes, saisonnières ou encore ponctuelles, **les mobilités sont multiples en France métropolitaine et ultramarine**. Elles répondent à **des motivations diverses et rendent compte aussi d'inégalités socioéconomiques et territoriales**.

L'étude de la configuration spatiale des réseaux de transport et des réseaux numériques de communication invite à analyser les formes de la mobilité. Elle met en évidence la mise en concurrence des territoires en fonction de leurs atouts, mais également de la distance-temps qui les sépare des principaux pôles économiques, administratifs et culturels.

En jouant avec les échelles, l'étude des transports et des mobilités permet **d'appréhender, d'une part**, les enjeux de l'aménagement des territoires, de la continuité territoriale et de l'insertion européenne ainsi que, **d'autre part**, la transition vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement.

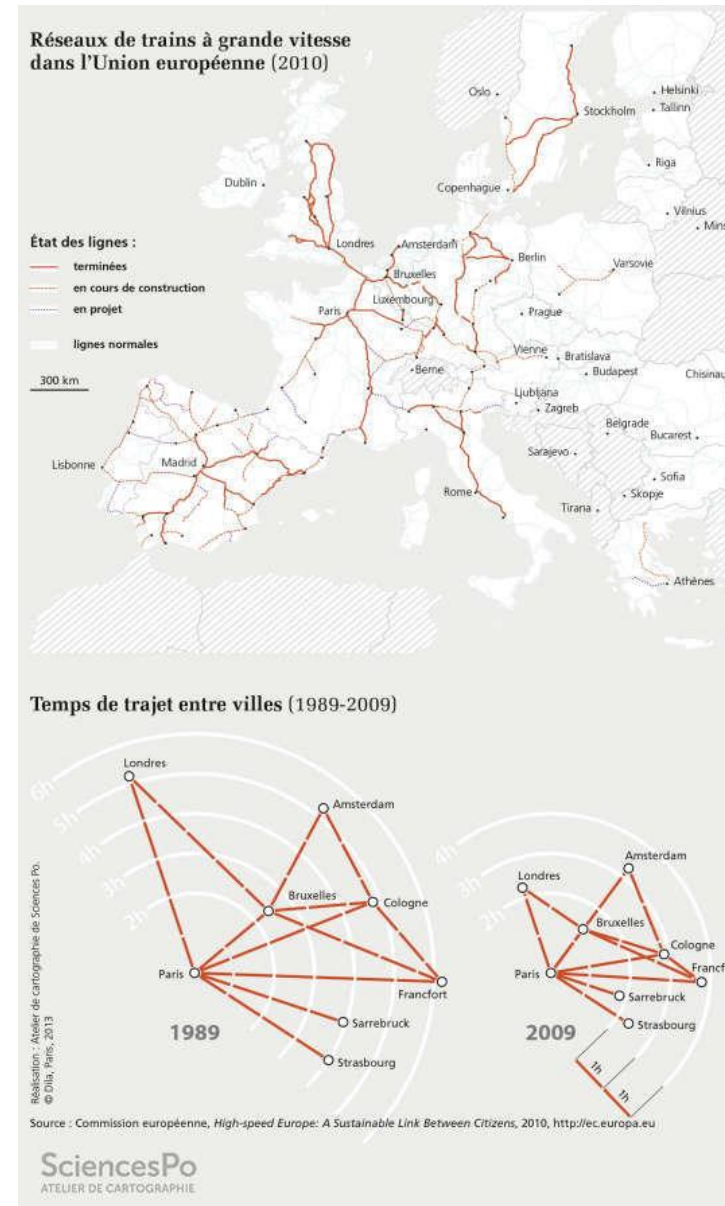


Documentaire « *Un jour en France* »
de Roland THERON et Elise DARBLAY
(2015)

Visionnage de la 18^e minute à la 25^e minute : analyse des liens entre périurbanisation et augmentation des mobilités par 3 exemples : Paris et Marne la Vallée, Lille et Avignon.

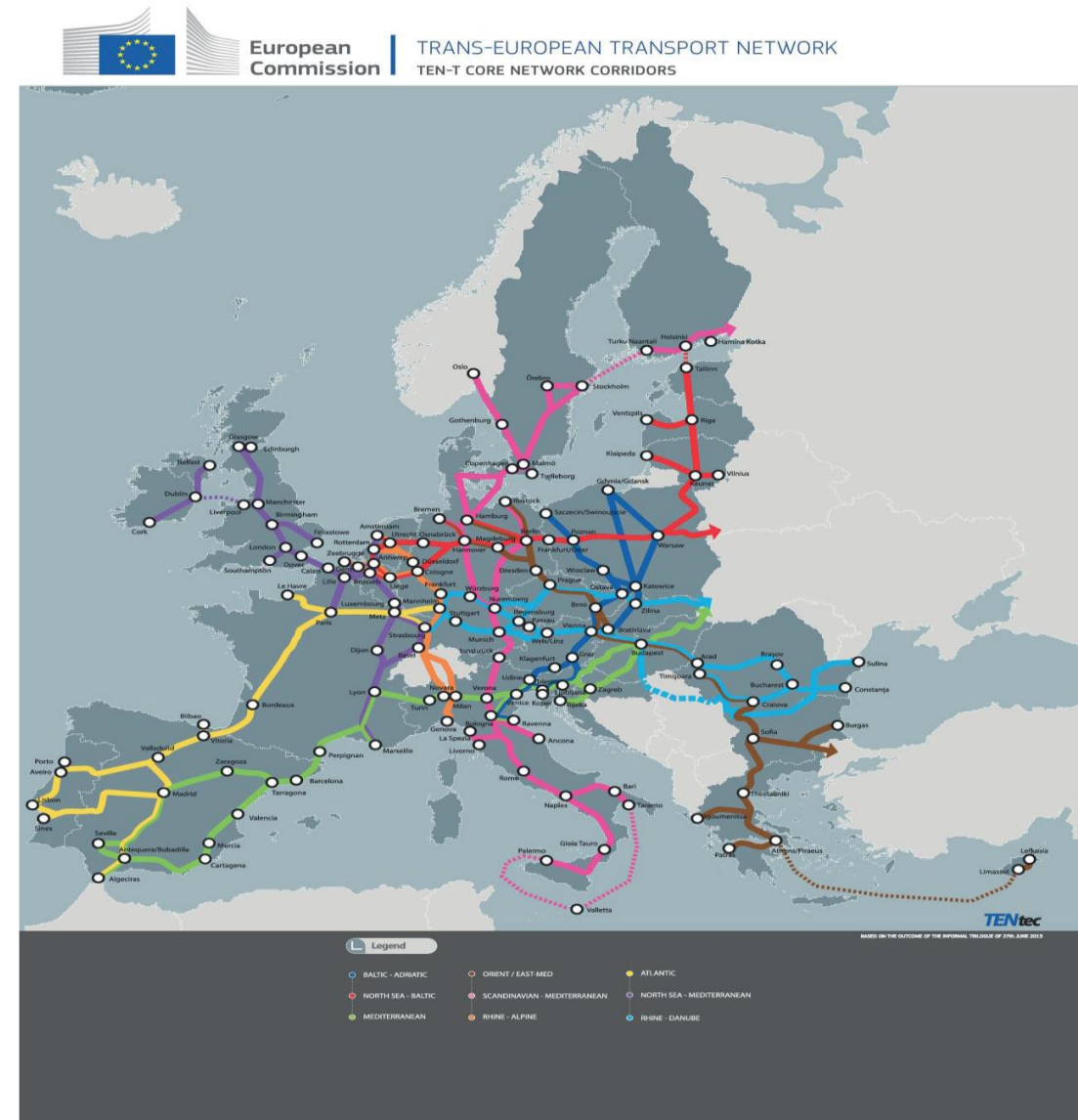
UN TERRITOIRE CONNECTÉ AU RESTE DE L'EUROPE

- Un territoire carrefour
- Un territoire de mieux en mieux connecté à l'Europe



Regards sur les territoires, extrait de CGET, 2017

Au regard du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), proposé en 2011 et validé par la Commission européenne en mai 2013 afin de garantir que progressivement, d'ici à 2050, la grande majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes de temps de trajet du réseau capillaire¹², l'Île-de-France et l'arc occidental et méridional, grands espaces français dynamiques, sont des points de connexion majeurs. C'est également le cas pour le nord-est de la France, aujourd'hui fragilisé, pour lequel des opportunités sont certainement à saisir dans ces dynamiques de flux à grande échelle. En revanche, le centre de la France apparaît plus isolé, longé de part et d'autre par ces grands réseaux.



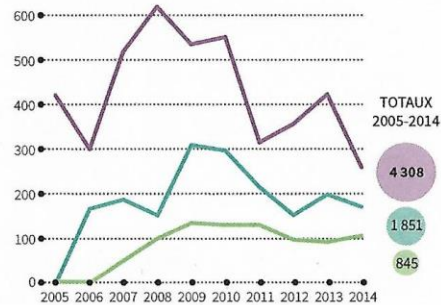
LES TRANSPORTS EN FRANCE, ENTRE PLURALITE ET ENJEU

Source : *Le Monde en 40 cartes*, Le Monde hors-série, juin 2017, p. 13.

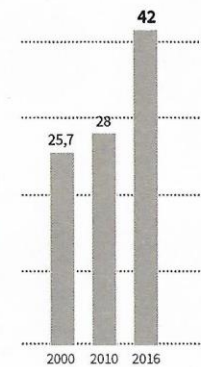
LE RAIL FRANÇAIS ENTRE BESOIN D'INVESTISSEMENT ET FARDEAU DE LA DETTE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE L'ÉTAT DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE, EN MILLIARDS D'EUROS

- Réseau principal hors lignes à grande vitesse
- Réseau grande vitesse
- Interventions sur le réseau existant

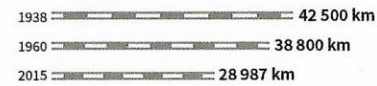


DETTE DE SNCF RÉSEAU, EN MILLIARDS D'EUROS

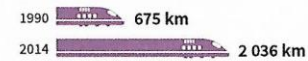


LE CHOIX DU TGV CONTRE LES TRAINS DU QUOTIDIEN

ÉVOLUTION DE RÉSEAU FERRÉ EXPLOITÉ



ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES LIGNES À GRANDE VITESSE



TEMPS DE PARCOURS EN 2016 ET ÉVOLUTION DEPUIS LES ANNÉES 60



LE REPLI SUR LA ROUTE RENFORCÉ PAR DE NOUVEAUX USAGES

ESTIMATION DES TRAFICS LONGUE DISTANCE (PLUS DE 80 KM) PAR MODE DE TRANSPORT, EN MILLIARDS DE VOYAGEURS-KM EN 2015

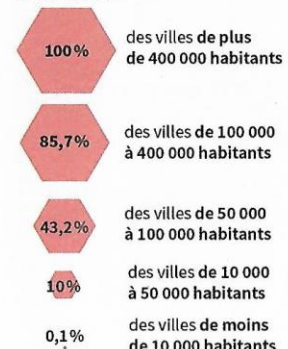


COÛT DU KILOMÈTRE, EN CENTIMES D'EURO



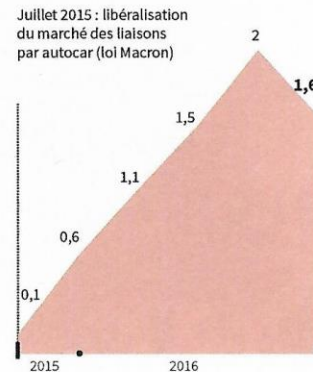
LES BUS MACRON, UN DOUBLON POUR LE TGV

PART DES VILLES DESSERVIES PAR UN OPÉRATEUR DE BUS* SELON LEURS TAILLES**



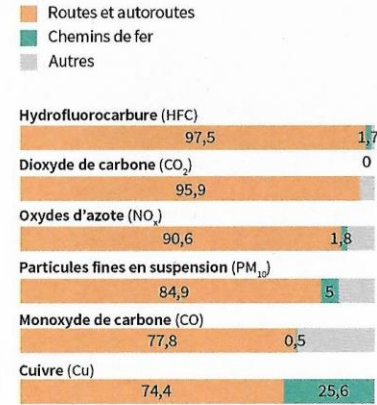
* Lignes nationales ** Population municipale

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR (LIAISONS NATIONALES), EN MILLIONS

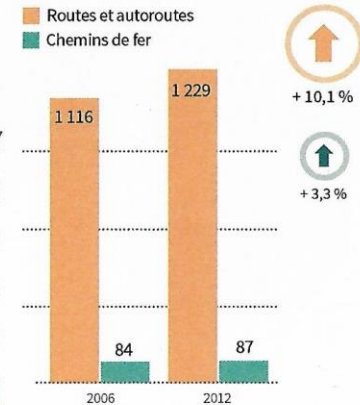


LES ATOUTS ÉCOLOGIQUES DU TRAIN

ÉMISSIONS DE POLLUANTS PAR MOYENS DE TRANSPORT EN 2014, EN %



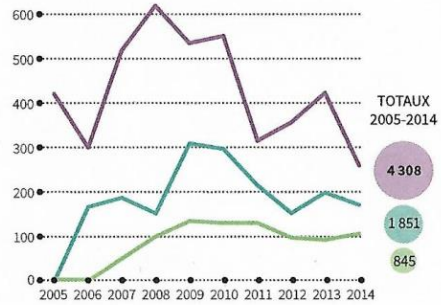
ÉVOLUTION DES SURFACES UTILISÉES SELON LE TRANSPORT, EN MILLIERS D'HECTARES



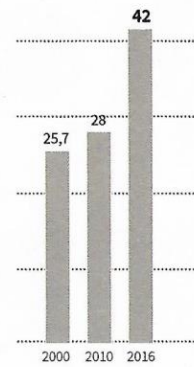
LE RAIL FRANÇAIS ENTRE BESOIN D'INVESTISSEMENT ET FARDEAU DE LA DETTE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE L'ÉTAT DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE, EN MILLIARDS D'EUROS

— Réseau principal hors lignes à grande vitesse
— Réseau grande vitesse
— Interventions sur le réseau existant

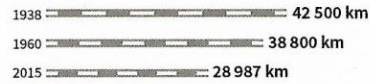


DETTE DE SNCF RÉSEAU, EN MILLIARDS D'EUROS

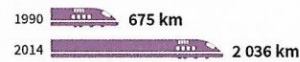


LE CHOIX DU TGV CONTRE LES TRAINS DU QUOTIDIEN

ÉVOLUTION DE RÉSEAU FERRÉ EXPLOITÉ



ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES LIGNES À GRANDE VITESSE



TEMPS DE PARCOURS EN 2016 ET ÉVOLUTION DEPUIS LES ANNÉES 60



LE REPLI SUR LA ROUTE RENFORCÉ PAR DE NOUVEAUX USAGES

ESTIMATION DES TRAFICS LONGUE DISTANCE (PLUS DE 80 KM) PAR MODE DE TRANSPORT, EN MILLIARDS DE VOYAGEURS-KM EN 2015

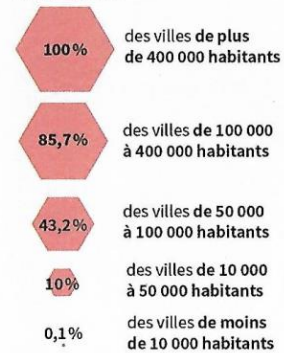


COÛT DU KILOMÈTRE, EN CENTIMES D'EURO



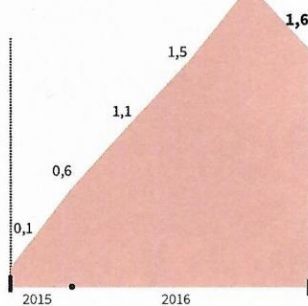
LES BUS MACRON, UN DOUBLON POUR LE TGV

PART DES VILLES DESSERVIES PAR UN OPÉRATEUR DE BUS* SELON LEURS TAILLES**



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR (LIAISONS NATIONALES), EN MILLIONS

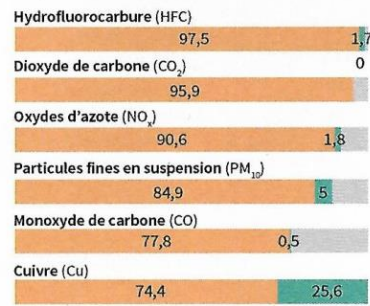
Juillet 2015 : libéralisation du marché des liaisons par autocar (loi Macron)



LES ATOUTS ÉCOLOGIQUES DU TRAIN

ÉMISSIONS DE POLLUANTS PAR MOYENS DE TRANSPORT EN 2014, EN %

■ Routes et autoroutes
■ Chemins de fer
■ Autres



ÉVOLUTION DES SURFACES UTILISÉES SELON LE TRANSPORT, EN MILLIERS D'HECTARES

■ Routes et autoroutes
■ Chemins de fer



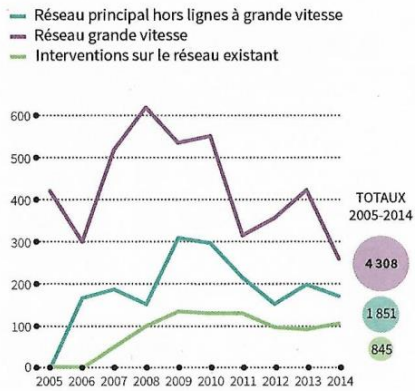
UN RESEAU VARIE, MAIS LE TRIOMPHE DE LA ROUTE

- La variété
- La route : « On t'aime un...pneu, beaucoup, à la folie ! »
- Le succès du TGV, mais à quel prix ?

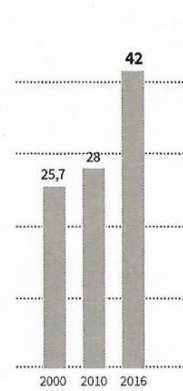
* Lignes nationales ** Population municipale

LE RAIL FRANÇAIS ENTRE BESOIN D'INVESTISSEMENT ET FARDEAU DE LA DETTE

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE L'ÉTAT DANS LE RÉSEAU FERROVIAIRE, EN MILLIONS D'EUROS

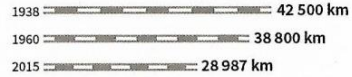


DETTE DE SNCF RÉSEAU, EN MILLIARDS D'EUROS

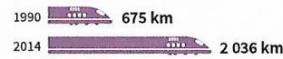


LE CHOIX DU TGV CONTRE LES TRAINS DU QUOTIDIEN

ÉVOLUTION DE RÉSEAU FERRÉ EXPLOITÉ



ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES LIGNES À GRANDE VITESSE

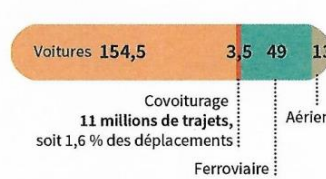


TEMPS DE PARCOURS EN 2016 ET ÉVOLUTION DEPUIS LES ANNÉES 60



LE REPLI SUR LA ROUTE RENFORCÉ PAR DE NOUVEAUX USAGES

ESTIMATION DES TRAFICS LONGUE DISTANCE (PLUS DE 80 KM) PAR MODE DE TRANSPORT, EN MILLIARDS DE VOYAGEURS-KM EN 2015

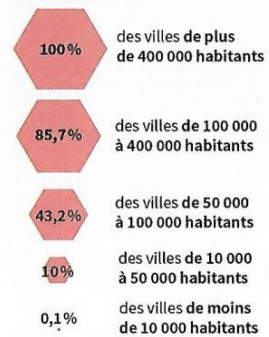


COÛT DU KILOMÈTRE, EN CENTIMES D'EURO



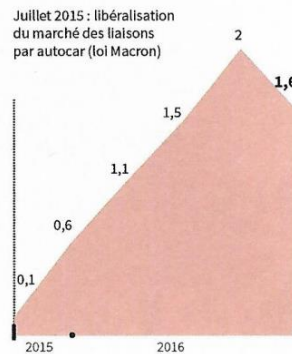
LES BUS MACRON, UN DOUBLON POUR LE TGV

PART DES VILLES DESSERVIES PAR UN OPÉRATEUR DE BUS* SELON LEURS TAILLES**



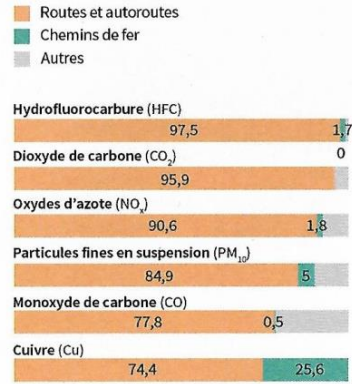
* Lignes nationales ** Population municipale

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR AUTOCAR (LIAISONS NATIONALES), EN MILLIONS

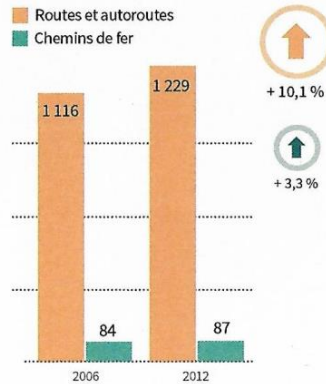


LES ATOUTS ÉCOLOGIQUES DU TRAIN

ÉMISSIONS DE POLLUANTS PAR MOYENS DE TRANSPORT EN 2014, EN %



ÉVOLUTION DES SURFACES UTILISÉES SELON LE TRANSPORT, EN MILLIERS D'HECTARES



- Réseaux LGV et distance temporelle
- Transports et enjeux écologiques

DES RESEAUX DE COMMUNICATION ET DES MOBILITES INEGALES ET HIERARCHISEES

- Un territoire organisé en réseaux
- Les grandes métropoles, à la tête des réseaux
- Une concentration sur les grands axes nationaux et internationaux

LE VÉRITABLE ENJEU : REDUIRE LA DISTANCE TEMPORELLE


Réduire le temps de déplacement

-  **Lignes à grande vitesse**
-  Réseau actuel (vitesse supérieure à 250 km/h)
-  En construction
-  En projet
-  Gares TGV
-  Gares TGV à l'écart des villes

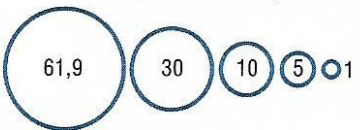
Temps de parcours à l'horizon 2017




Maillage aéroportuaire

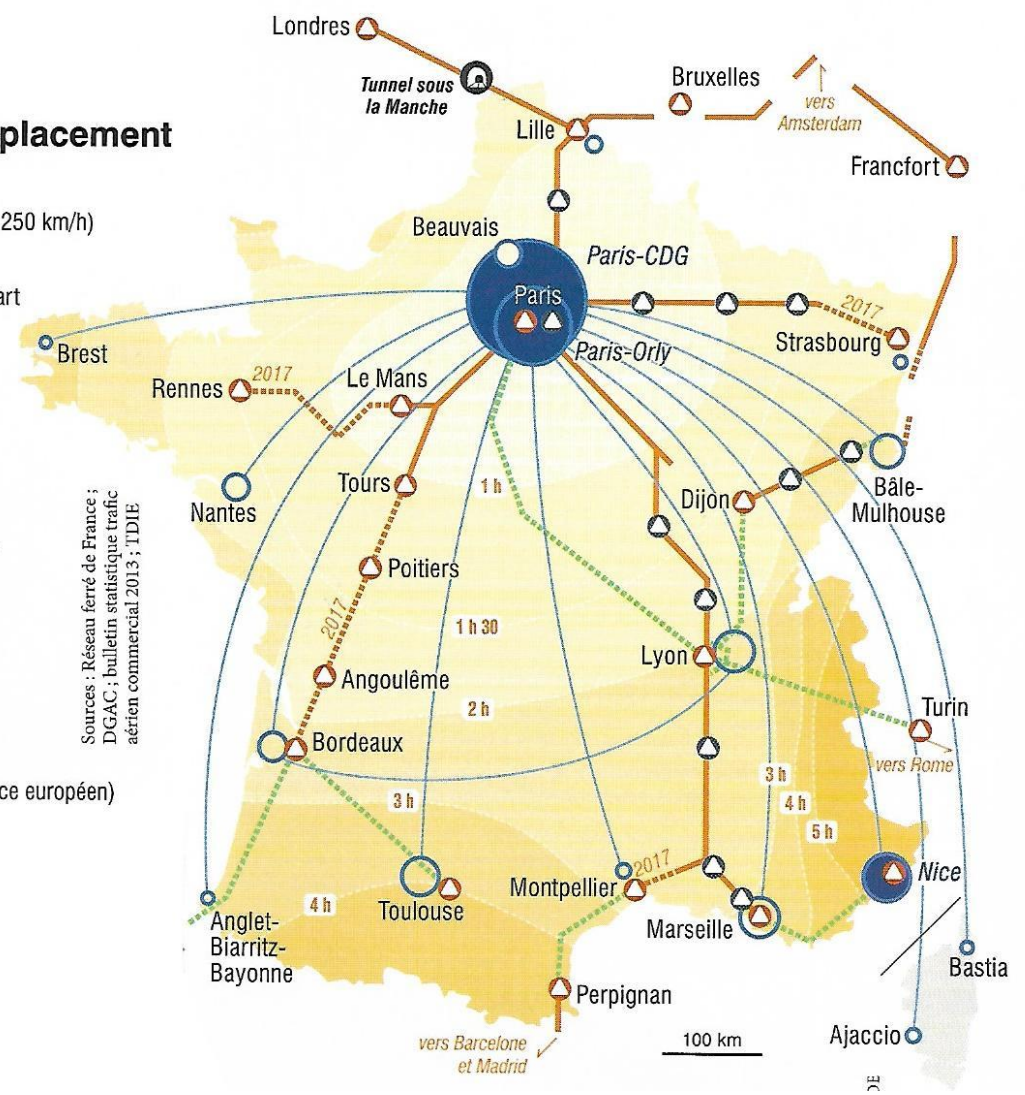
 Principales liaisons aériennes (plus de 400 000 passagers par an)

Trafic passagers en 2013 (en millions)



 Aéroports assurant des liaisons intercontinentales (au-delà de l'espace européen)

Sources : Réseau ferré de France ; DGAC ; bulletin statistique trafic aérien commercial 2013 ; TDIE



Transports, le rail à deux vitesses

L'Etat privilégie depuis des années le développement du TGV plutôt que le reste du réseau ferroviaire. Mais les chemins de fer sont de plus en plus concurrencés par de nouvelles pratiques qui coûtent moins cher aux usagers (bus Macron, covoiturage) et empruntent le réseau routier. Or ce repli sur la route se fait au détriment de l'environnement.

Des axes fortement investis par la SNCF

- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV mise en service à l'été 2017
- Ligne Intercités conservée par l'Etat

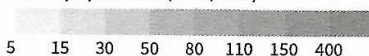
Des lignes ferroviaires fragiles où l'Etat se désengage

- Ligne de train de nuit supprimée
- Ligne Intercités dont le transfert aux régions est prévu entre 2016 et 2020

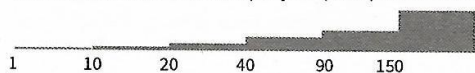
Vers des territoires sans train ?

- Ligne Intercités dont le remplacement par des autobus est envisagé
- Suppression de ligne TER évoquée ou annoncée

Densité de population (hab./km²)



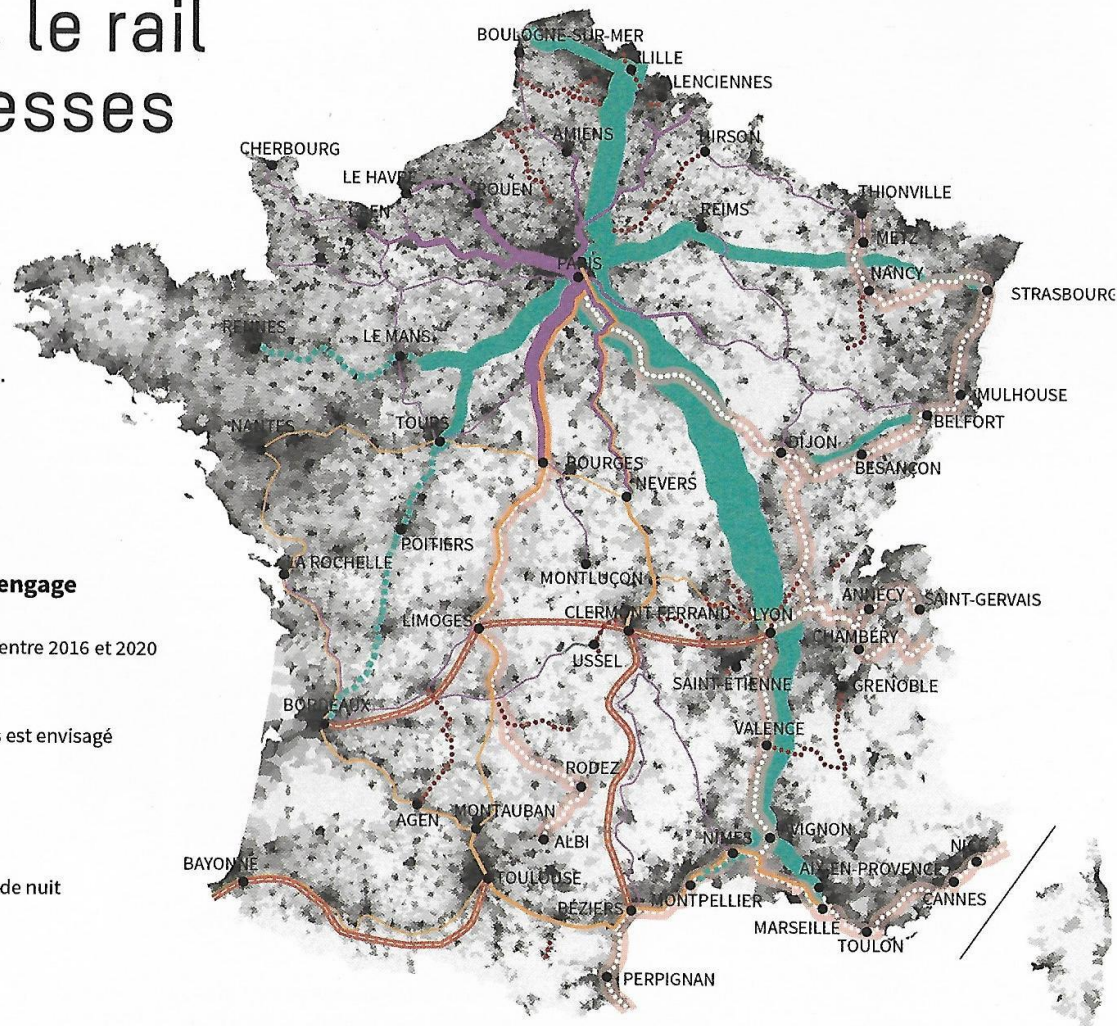
Nombre de trains circulant par jour (2013) hors TER et trains de nuit



Carte publiée initialement dans *Le Monde* du 23 mars 2017

Réalisation : Eric Béziat, Eugénie Dumas et Sylvie Gittus-Pourrias

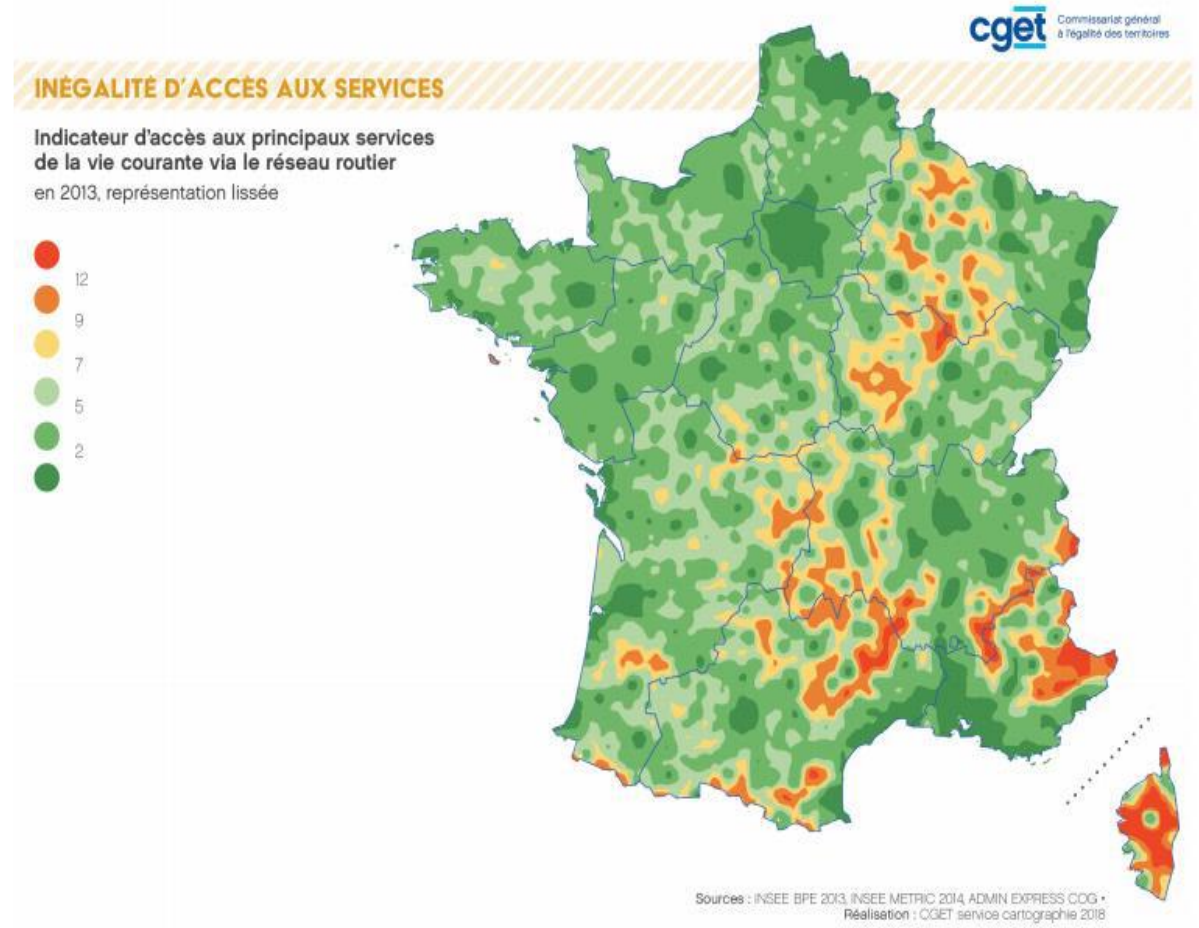
Sources : SNCF ; *La Vie du rail*, mars 2017 ; *Le Courrier des maires* ; Insee ; Rapport Duron ; Rapport M. Gilles Savary et M. Bertrand Pancher, Assemblée nationale ; Arafra, Bilan du 4^e trimestre 2016 ; enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance, Ademe, septembre 2015 ; « Covoiturage longue distance : état des lieux et potentiel de croissance », Commissariat général au développement durable, mai 2016 ; Citepa, « Les comptes du transport en 2015 », Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer ; *Midi libre* ; *La Dépêche* ; *Le Proairis* ; *Sud-Ouest* ; *Ouest-France* ; *Le Monde*



Source : *Le Monde en 40 cartes*, Le Monde hors-série, juin 2017, p. 12.

LES ENJEUX DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DU NUMERIQUE

- Flux, mobilités et développement durable
- Les défis du numérique



Mobilités et inégalités

Exemple mobilités et quartiers défavorisés

«Le **niveau d'équipement en automobiles** des foyers y est plus faible, ne serait-ce que pour des raisons purement économiques.

Cette faiblesse, conjuguée à une taille de famille en moyenne plus élevée, contribue par exemple, à l'adolescence, à une **moindre ouverture par les activités extra-scolaires**.

Lorsque le foyer dispose d'une automobile, elle doit être plus souvent «surveillée» en raison de **risques de vols ou de dégradations** plus élevés qu'ailleurs.

L'offre de transport public n'y est pas toujours moindre qu'ailleurs, mais «rétablir l'équilibre» d'un déficit d'accès à l'automobile **supposerait une offre de transport en commun plus diversifiée** dans l'espace (plus de lignes inter-banlieues) et dans le temps (pour répondre par exemple aux besoins des personnes qui travaillent en horaires décalés).

Enfin, la **perception de l'insécurité** contribue à réduire l'usage des transports en commun, pour certaines personnes ou à certaines périodes.»

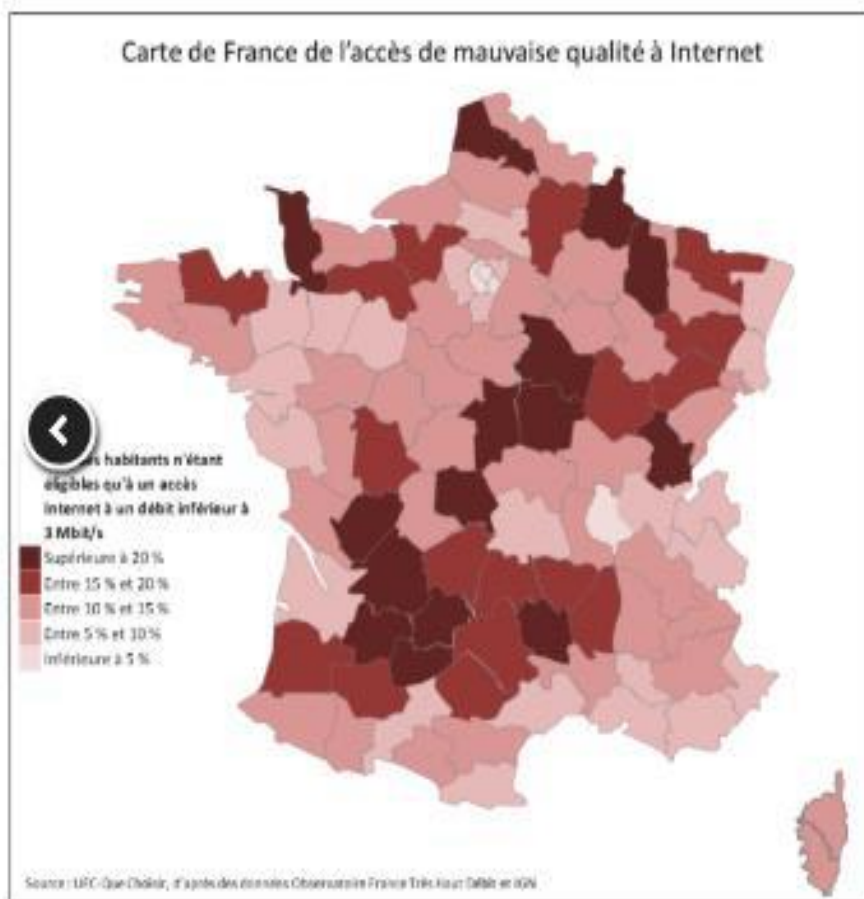
Source : Orfeuil J.-P., «Inégaux face à la mobilité», *Observatoire des inégalités*, 2017



Inégaux face à la mobilité

14 décembre 2017





Départements ayant le plus d'habitants dépourvus d'un accès de qualité à Internet	
1	Meuse 31,8%
2	Guyane 29,8%
3	Creuse 28,9%
4	Manche 26,2%
5	Lozère 26,0%
6	Yonne 24,9%
7	Lot 24,1%
8	Jura 23,8%
9	Nièvre 22,6%
10	Dordogne 22,5%

Départements ayant le moins d'habitants dépourvus d'un accès de qualité à Internet	
1	Paris 0,0%
2	Hauts-de-Seine 0,2%
3	Val-de-Marne 1,8%
4	Rhône 3,1%
5	Bouches-du-Rhône 4,6%
6	Haute-Savoie 5,1%
7	Loire-Atlantique 5,3%
8	Yvelines 5,4%
9	Seine-Saint-Denis 5,5%
10	Bas-Rhin 5,8%

Départements ayant le plus d'habitants dépourvus d'un accès de qualité à Internet		
1	Meuse	31,8%
2	Guyane	29,8%
3	Creuse	28,9%
4	Manche	26,2%
5	Lozère	26,0%
6	Yonne	24,9%
7	Lot	24,1%
8	Jura	23,8%
9	Nièvre	22,6%
10	Dordogne	22,5%

- Dans 16 départements, plus de 20 % des habitants ne sont pas éligibles à un Internet de qualité minimale
- Cette exclusion numérique affecte moins de 5 % des consommateurs dans 5 départements. Au global, les départements franciliens sont épargnés par les problèmes de qualité de l'Internet



De trop nombreux départements touchés par l'Internet de mauvaise qualité

6

LIENS AVEC LE THEME CONCLUSIF

QUELQUES IDEES

L'Afrique australe :

un espace en profonde
mutation

(8-10 heures)

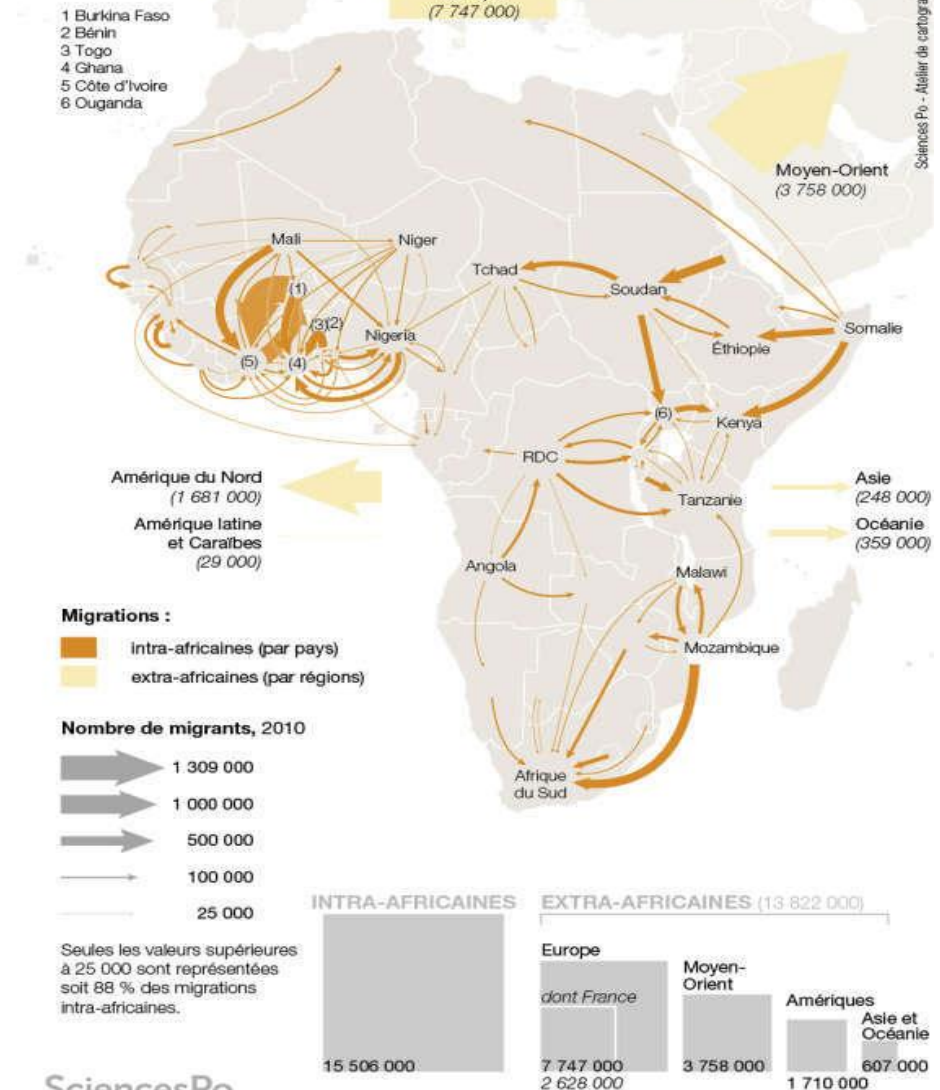


Source : https://www.tourmag.com/Campagne-publicitaire-l-Afrique-du-Sud-voit-les-choses-en-grand_a47184.html

Flux migratoires complexes, entre exil, transit et installation pour les migrants internationaux, et affirmation de mobilités touristiques (écotourisme, safaris...), créatrices de nouvelles inégalités territoriales.

DES MIGRATIONS AVANT TOUT INTERNES AU CONTINENT

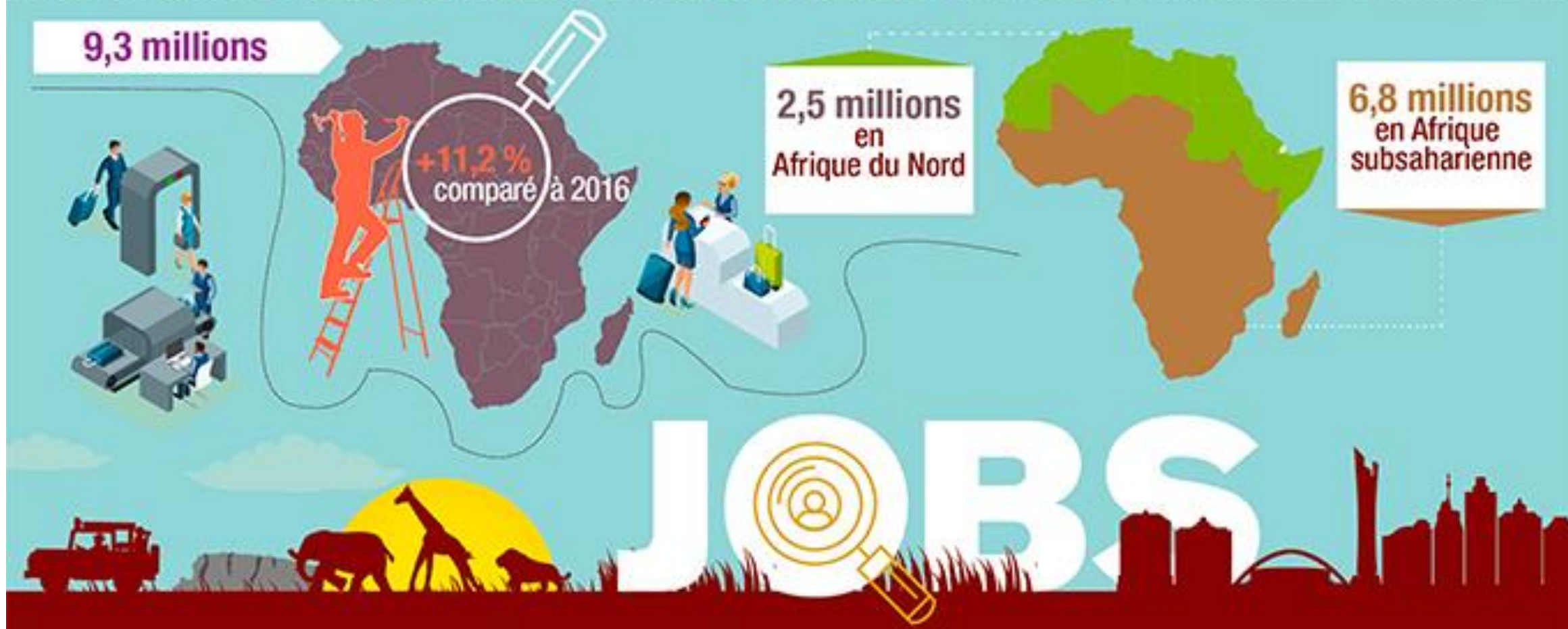
Origines et destinations des migrants africains, situation en 2010



SciencesPo

Source: United Nations, Department of Economic and Social Affairs (2012), Trends in International Migrant Stock: Migrants by Destination and Origin (United Nations database, POP/DB/MIG/Stock/Rev.2012), www.un.org/esa/population

SECTEUR DU VOYAGE ET TOURISME EN AFRIQUE : EMPLOIS DIRECTS EN 2017



Source : <https://www.afdb.org/fr/news-and-events/world-tourism-day-2018-africa-sees-rise-in-tourism-new-countries-emerge-as-players-18527/>