

# Géographie

## CHAPITRE 6 p. 180 – La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement

En France, les mobilités se sont accrues et diversifiées au cours des dernières décennies. Carrefour européen largement ouvert sur le monde, le territoire hexagonal est structuré par des réseaux de transport denses et performants. Les enjeux économiques, sociaux ou environnementaux liés aux mobilités conduisent à interroger leur durabilité.

## Étude de cas p. 183

### B. Un plan de mobilité pour relier tous les territoires

#### Doc 3 p. 183 : Les ambitions du plan de mobilité de la métropole AMP

La mobilité est un enjeu majeur pour l'ensemble des habitants de la Métropole [...]. 1,9 million d'habitants réalisent chaque jour 6,5 millions de déplacements pour accéder au travail, à l'école ou l'université, ou profiter des espaces naturels et touristiques [...]. Au moins 500 000 personnes ont des difficultés particulières de mobilité, pour des raisons de handicap, d'âge, de grande pauvreté... L'objectif du Plan de Mobilité est d'améliorer fortement et concrètement leur mobilité. Un important investissement permettra l'accessibilité pour tous par l'aménagement de toutes les stations de métro et arrêts de bus identifiés [...]. L'organisation de la priorité donnée aux piétons dans l'espace public permettra aussi une plus grande facilité de déplacement pour tous [...]. L'ensemble des projets de transport [...] désenclavera la très grande majorité des quartiers de la politique de la ville<sup>1</sup> de Marseille, d'Aix-en-Provence, Miramas, Vitrolles, Marignane, Martigues et Port-de-Bouc. Pour assurer une équité territoriale et sociale entre tous les habitants de la Métropole, les conditions d'accessibilité aux transports collectifs seront harmonisées.

#### Métropole Aix-Marseille-Provence, Plan de mobilité 2020-2030.

---

<sup>1</sup> Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) : quartiers dans lesquels se concentrent des populations à bas revenus.

## Étude de cas p. 184

### C. Une transition vers les mobilités douces

#### Doc 6 p. 184 : Une ligne de bus durable entre Aubagne et Gémenos

Le tracé de 6,5 km reliera le pôle d'échanges multimodal de la gare d'Aubagne aux zones d'activités de Camp de Sarlier et des Paluds, à la zone commerciale de la Martelle et au parc d'activités de la Plaine de Jouques, situé à Gémenos. Accessible aux personnes à mobilité réduite, cette ligne, doublée d'un itinéraire cyclable, assurera une desserte plus rapide et plus régulière. L'objectif est de proposer une alternative à la voiture pour les 12 000 salariés des zones commerciale et industrielle concernées. [...] Le matériel roulant sera constitué de bus au gaz naturel de ville hybrides. Les zones naturelles existantes seront préservées. Certains arbres seront transplantés dans le cadre du projet et d'autres, peu développés ou malades, seront remplacés, notamment dans la zone des Paluds. À terme, environ 250 arbres supplémentaires seront implantés le long du trajet. En lien avec ce futur BHNS<sup>2</sup>, la Métropole prévoit, qui plus est, la création d'un nouveau parking relais de 150 places sur la route de Gémenos, qui servira de correspondance et d'échange entre le Bus+ Aubagne-Gémenos et le réseau métropolitain.

**Métropole Aix-Marseille-Provence, 2022.**

---

<sup>2</sup> Bus à haut niveau de service : système de transport permettant d'améliorer la capacité et la régularité de service par rapport à des lignes de bus conventionnelles, notamment par l'usage de voies réservées.

## **Bilan p. 185**

### **Changer d'échelle p. 185 : Des liens renforcés entre Marseille et Lyon par voie fluviale**

Thomas San Marco : Chaque année, 1,5 million de conteneurs arrivent à Marseille, et seuls 67 000 passent sur le fleuve jusqu'à Lyon, alors que le volume global pour l'aire métropolitaine lyonnaise est de 400 000. [...]

#### **Quel est l'intérêt de développer ce trafic fluvio-maritime ?**

Il y a un intérêt environnemental à la barge<sup>3</sup>. Comparée à la route, on est sur un rapport de 1 à 4 en termes d'émission de CO<sub>2</sub>, par tonne transportée. Sans parler de la décongestion de nos métropoles : une barge transporte jusqu'à l'équivalent de 220 camions (110 sur un train).

#### **Qu'est-ce que Lyon et Marseille ont à gagner ?**

Jusqu'à alors, chacun regardait midi à sa porte : Lyon son territoire, Marseille vers la mer. Marseille pourra d'autant plus augmenter ses volumes [vers] le cœur de l'Europe, via le « hub<sup>4</sup> continental » de Lyon, bien connecté vers l'Italie, l'Allemagne et à un espace économique de première importance – Auvergne-Rhône-Alpes est la première région industrielle française. Et Lyon pourra d'autant plus profiter de son port avec des bonnes interconnexions sur les terminaux de Marseille.

---

<sup>3</sup> Navire à fond plat (péniche) pour le transport de vrac.

<sup>4</sup> Pôle de redistribution des trafics de marchandises.

**Interview de Thomas San Marco, président de l'association Medlink  
(association militant pour le transport fluvial), l'Infodurable [en ligne], 12  
septembre 2023.**

# Cours p. 186 : Mobilités, transports et enjeux d'aménagement en France

## 1. Des mobilités multiples

- **En France, les mobilités sont très variées.** Elles sont quotidiennes et régulières entre le domicile et le lieu de travail pour les **navetteurs** (on parle alors de **mobilités pendulaires**) ou plus ponctuelles (pour les loisirs, faire ses achats, rendre visite à des parents ou amis). On compte environ 181 millions de déplacements quotidiens de proximité (moins de 80 km) en France, soit en moyenne trois déplacements par personne. Les mobilités peuvent être également saisonnières (vacances) ou bien de longue durée, lors d'un changement de résidence.

- **Les mobilités ont progressé quantitativement et qualitativement à toutes les échelles.** L'augmentation des vitesses et la forte diminution des coûts sont des facteurs de cette évolution. L'urbanisation, en particulier la périurbanisation, la tertiarisation de l'économie et le développement du tourisme (national et international) sont à l'origine de cette hyper-mobilité principalement liée à l'usage de l'automobile. Les distances s'allongent entre résidences et lieux de travail. 84 % des foyers ont une automobile en 2022 ; 30 % en ont deux ou plus. 75 % des actifs vont travailler en voiture.

- **Les inégalités socio-économiques et territoriales face aux mobilités demeurent.** Certaines populations sont particulièrement mobiles : les étudiants, les jeunes actifs (couples, parents), les retraités (loisirs, tourisme). D'autres sont exclues ou en marge des mobilités, aussi bien dans les campagnes qu'au sein des grandes

aires métropolitaines, en raison de l'insuffisance de l'offre de transports. Mais l'accès aux mobilités dépend principalement des revenus des individus.

## 2. Des réseaux de transports performants

- **À l'échelle nationale, le maillage des réseaux de transport est dense.** Malgré une configuration centrée sur la capitale, le territoire est bien desservi. La France possède un réseau autoroutier (11 664 km en 2021), mais aussi ferroviaire à grande vitesse (2 137 km), parmi les plus denses et performants à l'échelle mondiale. Le réseau aérien est d'importance nationale et internationale, animé par un acteur majeur, Air France-KLM. Les inégalités d'accès aux réseaux de télécommunications se sont réduites ces dernières décennies (téléphonie mobile, Internet, satellites).
- **La concurrence pour l'accès aux réseaux s'intensifie.** Les populations et les activités investissent les territoires les mieux raccordés aux axes structurants : métropoles, littoraux, espaces frontaliers... Ces territoires privilégiés captent et redistribuent les **flux** (populations, marchandises, informations) à toutes les échelles. La qualité (densité et diversité) de l'offre et les temps de parcours priment sur la distance. La **multimodalité**, qui permet de fluidifier les mobilités, est recherchée.
- **Les territoires des métropoles sont les plus favorisés.** Certains constituent des carrefours multimodaux à différentes échelles. Les gares (Part-Dieu à Lyon, gare du Nord à Paris...), les aéroports (Roissy-Charles-de-Gaulle, Saint-Exupéry à Lyon, Nice-Côte-d'Azur, Toulouse-Blagnac...) se situent au sommet de cette hiérarchie. L'offre de moyens de transport y est variée : métros, bus, trains, avions, etc. Les villes petites et moyennes ne disposent pas de cette offre. L'outre-mer bénéficie de liaisons aériennes majoritairement à destination ou en provenance de Paris.

### 3. Des enjeux d'aménagement multiples

- **Les aménagements relatifs aux mobilités sont l'objet de nombreux enjeux.**

Les grands projets sont parfois conflictuels (opposition à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, entre 1972 et 2018). Le coût économique est souvent très élevé, comme dans le cas du Grand Paris Express (vaste projet d'extension du réseau de transport autour de Paris d'une longueur totale de 200 km). Partout, ce sont les mobilités du quotidien qui concentrent toutes les attentes, en raison de la congestion des transports en commun ou des axes routiers dans les agglomérations, ou de la fermeture des lignes secondaires qui desservent les territoires ruraux.

- **La France est connectée aux réseaux européens et mondiaux.** Les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus (Alpes), du Somport (Pyrénées) ou sous la Manche permettent de dépasser les contraintes physiques frontalières. 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 majeures. Les territoires éloignés d'outre-mer et de Corse restent intégrés grâce aux aides nationales et européennes (lignes avec obligations de service public).

- **Les mobilités et les transports constituent un puissant levier pour la transition écologique.** La réduction des impacts environnementaux (pollution, congestion, artificialisation...) est la priorité des aménagements présents et à venir. Les transports collectifs (tramway, bus) ou les moyens permettant les mobilités durables ou alternatives sont développés et encouragés (vélo, trottinette électrique...), particulièrement dans les villes.

## **S'entraîner p. 190 : Quels aménagements pour les mobilités durables urbaines ?**

### **Doc 1 p. 190 : Aménagements urbains et mobilités douces**

Favoriser l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture constitue pour les collectivités<sup>5</sup> non seulement un levier d'amélioration de la qualité du cadre de vie de leurs habitants, mais répond également à des enjeux en matière d'environnement, de santé publique, d'économie et de lien social [...]. Les cheminements piétons et vélos doivent être sûrs, confortables, signalés, accessibles à tous et cohérents avec les maillages existants ou projetés [...]. Plusieurs dispositifs permettent de réduire la place de la voiture en ville et bénéficient aux mobilités durables et actives : dimensionner les voies destinées à la circulation motorisée au minimum ou modérer la vitesse (zones 30) par l'aménagement pour une meilleure cohabitation des usages [...]. Le recours à des véhicules électriques ou hybrides rechargeables nécessite l'installation d'infrastructures de recharge en nombre suffisant, accessibles à tous (y compris PMR<sup>6</sup>), avec des dispositifs performants et dans des lieux identifiés pour les usagers [...]. De la même manière, la réalisation de stationnements vélos sécurisés, dimensionnés pour différents modèles (vélos cargos, etc.) et installés en priorité aux abords des équipements, activités et commerces, encourage à se déplacer [de manière alternative].

---

<sup>5</sup> Communes.

<sup>6</sup> Personnes à mobilité réduite.

**« Engagement 14 : Encourager les mobilités durables et actives », ministère de  
l'Écologie, juin 2023.**

## Débat p. 192

### Doc 4 p. 193 : Des projets non durables

Les défenseurs de ces projets d'autoroutes affirment qu'elles vont fluidifier le trafic sans l'augmenter, et donc réduire les embouteillages et la pollution. Mais c'est faux : comme le trajet sera plus rapide, davantage de personnes l'emprunteront et ceux qui faisaient déjà la route feront peut-être plus de distance dans la journée, puisqu'ils gagneront du temps sur ce trajet. C'est, d'ailleurs, l'objectif des élus qui espèrent que l'autoroute va booster l'économie et les échanges entre ces villes : soit plus de transport de marchandises et de travailleurs. Alors qu'il faudrait justement devenir plus sobres dans nos déplacements, réduire la distance des trajets domicile-travail. [...] L'A69 modère-t-elle la demande ? Pas du tout. Favorise-t-elle un report vers des véhicules moins polluants ? Non plus. Encourage-t-elle l'efficacité énergétique ? Non, car, à distance égale, un véhicule consomme plus sur une autoroute à 130 km/h que sur une nationale.

**Aurélien Bigo, chercheur sur la transition énergétique des transports, « Faut-il encore construire des autoroutes en France ? », L'Obs, n° 3 056, 4 mai 2023.**

## Synthèse p. 194 : Des mobilités généralisées

### 1. La diversité des mobilités

- **Le XXI<sup>e</sup> siècle est celui de l'intensité des mobilités.** Chaque jour, des centaines de millions d'individus se déplacent, à toutes les échelles : locales, régionales, internationales. Tous les espaces sont concernés : pays en développement, pays développés, France hexagonale et ultramarine...

- **Les motifs de ces mobilités sont nombreux.** Au quotidien, les individus se déplacent pour se rendre sur leur lieu de travail ou de loisir. De manière saisonnière, certaines personnes se déplacent sur des distances plus longues, à des fins récréatives (tourisme). Les migrations ruralo-urbaines concernent les pays en développement.

### 2. Des migrations et mobilités touristiques internationales

- **Les migrations de population s'intensifient.** En 2022, 288 millions de personnes vivaient dans un autre pays que celui dans lequel elles sont nées. Le phénomène est planétaire, mais les migrations sont majoritairement régionales ou intracontinentales. Les motifs de la migration sont multiples : économiques, politiques, choix de vie (retraités s'installant à l'étranger).

- **Les mobilités touristiques internationales sont en plein essor.** En 2023, on comptait près d'1,3 milliard de touristes internationaux dans le monde (contre 1,5 milliard en 2019, avant la pandémie du Covid-19). Les destinations se sont multipliées, mais l'Europe concentre toujours plus de la moitié des arrivées

touristiques. La France est en 2022 la première destination touristique dans le monde.

### **3. Des enjeux d'aménagement**

- **Les mobilités contribuent à l'aménagement des territoires.** La multiplication des infrastructures de communication (aéroports), d'accueil (hôtels) et de loisirs (parcs d'attraction) sont déterminantes dans l'intensification des flux migratoires et touristiques.

- **La transition est en cours vers des mobilités plus durables.** L'accroissement des mobilités provoque des nuisances importantes (saturation des réseaux, pollutions, émissions de gaz à effet de serre...). Les pouvoirs publics valorisent de plus en plus les mobilités durables, notamment dans les villes (transports en commun « propres », véhicules électriques, location de vélos...).

## S'évaluer p. 202

### Sujet 1 p. 202 : Le tourisme fluvial en France

Le tourisme fluvial répond aujourd'hui [...] à la demande des clientèles pour des expériences touristiques nouvelles et ressourçantes [...]. le tourisme fluvial s'inscrit parfaitement dans les aspirations du « slow tourisme »<sup>7</sup> et s'associe naturellement avec le cyclotourisme, la marche ou la randonnée équestre, plus de 80 % du réseau des voies fluviales étant aujourd'hui longé par une véloroute. [...]

Les paquebots fluviaux et les péniches-hôtels, activité dont la France est le leader mondial, contribuent fortement au dynamisme et à l'attractivité de la filière auprès des clientèles étrangères (88 % des croisiéristes). Ils permettent de valoriser des territoires ruraux et l'art de vivre à la française (gastronomie, œnologie...). Les bateaux-promenade, présents sur l'ensemble du territoire, attirent d'autres cibles de clientèles nationales et internationales, plus familiales. [...]

La France est particulièrement bien positionnée pour devenir une grande destination du tourisme fluvial. Elle dispose en effet du premier réseau navigable d'Europe, soit 8 500 km sur un total de 18 000 km de voies d'eau, avec plus de 700 ports et haltes fluviales et de nombreux ouvrages d'art qui relient les cinq principaux fleuves, à proximité de grands sites naturels ou patrimoniaux. [...] La valorisation touristique des

---

<sup>7</sup> Mode de voyage, de tourisme privilégiant la lenteur et la qualité de l'expérience.

voies d'eau et de leurs abords est devenue aujourd'hui l'un des axes de développement stratégique de VNF<sup>8</sup> [...].

**« Le tourisme fluvial, une filière touristique à potentiel », ministère de l'Économie, des Finances, et de la Souveraineté industrielle et numérique,  
[www.entreprises.gouv.fr](http://www.entreprises.gouv.fr), 20 novembre 2023.**

---

<sup>8</sup> Voies navigables de France (VNF) : établissement public chargé de gérer les mobilités et le transport sur les fleuves et les rivières.

## **Sujet 2 p. 203 : Les migrations internationales et leurs conséquences**

Les migrations dites Sud-Nord ne représentent environ qu'un tiers des mouvements annuels, tandis que les migrations entre pays dits « du Sud » en constituent un autre tiers et sont en proportion croissante. Un quart des migrations internationales ont en fait lieu entre pays riches (Nord-Nord). Le reste (moins de 10 % des migrations annuelles) concerne des migrations du Nord vers le Sud, des personnes originaires de pays riches s'installant dans des pays à niveau de vie plus faible, pour leur retraite par exemple (au Maroc). [...]

Si l'on considère les conséquences du départ de populations sur les pays d'origine, on observe la création de déséquilibres dans la composition de la population qui peuvent avoir des effets négatifs : plus de femmes restant au pays (cas de l'Afrique sahélienne), espaces peuplés majoritairement de mineurs ou de personnes dites âgées (cas de campagnes roumaines ou des Balkans).

À l'échelle très locale, les nouvelles migrations liées au mode de vie, c'est-à-dire celles de personnes à fort pouvoir d'achat s'installant dans des espaces beaucoup moins favorisés, ont un grand impact sur les prix des produits locaux ou importés et sur les prix du marché immobilier. [...]

Dans les pays d'installation dits « du Nord », les immigrés originaires de pays pauvres sont souvent soumis à des conditions de logement défavorables et sont relégués dans des espaces dévalorisés.

**« Catherine Fournet-Guérin, « Inégalités et migrations internationales »,  
Questions internationales n° 121, octobre-novembre 2023.**