



Le viaduc de la Savoureuse
(TGV Rhin-Rhône)

Thème 3 • Des mobilités généralisées



3. Mobilités, transports et enjeux d'aménagement

En France, les mobilités sont multiples et répondent à des motivations très diverses. Elles reflètent des inégalités socio-économiques mais aussi territoriales, en fonction de la trame des réseaux de transport et de communication. La transition vers les mobilités* pose des questions environnementales.



Quels types de mobilités et de transport sont visibles sur les photographies ? À quels espaces correspondent-ils ?

❖ Quels sont les enjeux d'aménagement liés aux mobilités en France ?

- **Qu'est-ce qui pousse les habitants à se déplacer?** 422-423
- **Quels sont les enjeux d'une bonne desserte territoriale?** 424-427
- **En quoi les transports sont-ils des leviers d'un aménagement durable?** 428-429
- **Acteurs & enjeux: Quelles alternatives à la voiture en ville? ..** 430-431

417

À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE



CARTE
INTERACTIVE

Les réseaux de transport et de communication en France

Notion-clé Transition vers les mobilités

Passage d'une sédentarité autrefois dominante à une mobilité accrue des personnes. Cette transition est liée aux transformations économiques et sociales, ainsi qu'à l'urbanisation. Les sociétés rurales traditionnelles se déplacent moins que les urbains et surtout que les périurbains.



1 Mobilités du quotidien

Le TCSP* en Martinique (Transport en commun en site propre), inauguré en 2018

Avec la périurbanisation*, les mobilités du quotidien se font fréquemment dans des aires urbaines, embouteillées lors des heures de pointe. Le développement des transports en commun paraît une solution d'avenir, comme ici à Fort-de-France (175 000 véhicules par jour dans l'agglomération).



2 Distance-temps, distance-coût

OuiBus, un mode de transport alternatif au TGV

Tout autant que la distance, le temps (distance-temps) et le coût (distance-coût) du déplacement interviennent dans le choix d'un mode de transport. Ainsi, la SNCF propose pour une même destination le TGV mais aussi des bus, plus lents mais meilleur marché.

Les réseaux de transports et de communication en France

1. Des réseaux denses et performants

- Axe européen majeur (autoroute, voie rapide)
- Axe national majeur (autoroute, voie rapide)
- Ligne à grande vitesse (LGV)
- LGV envisagée à long terme
- Zone de trafic saturé aux heures de pointe
- Tunnel

2. Des métropoles au cœur des échanges

- Paris, tête du réseau français
- Autre métropole
- Ville secondaire

3. Des réseaux de transport ouverts sur le monde

- ▼ Port de rang mondial
- ▼ Port de rang national
- Roissy, hub mondial
- Autres aéroports principaux
- Fortes mobilités transfrontalières



3 Réseau de transport, axe, nœud

Le boulevard périphérique, porte de Bagnolet (Paris)

En France, excepté quelques espaces de Guyane, tout lieu habité est relié aux autres. Un réseau est constitué d'un ensemble d'axes qui quadrillent l'espace et s'interconnectent, comme ici, autour de nœuds.

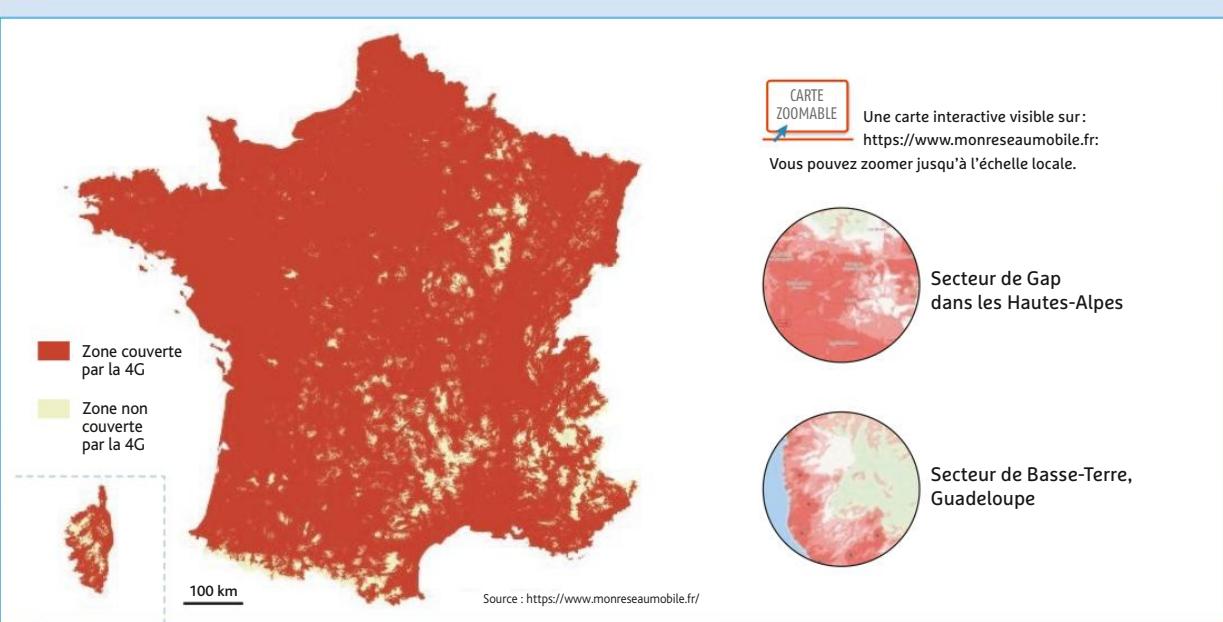
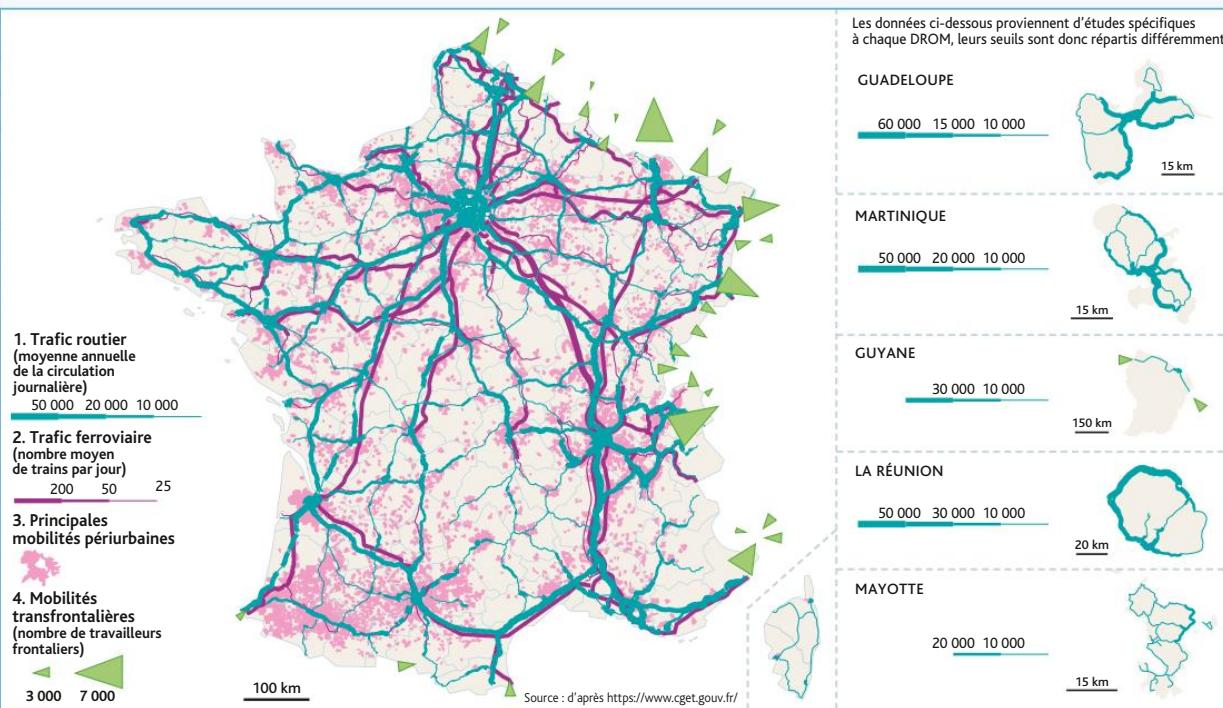


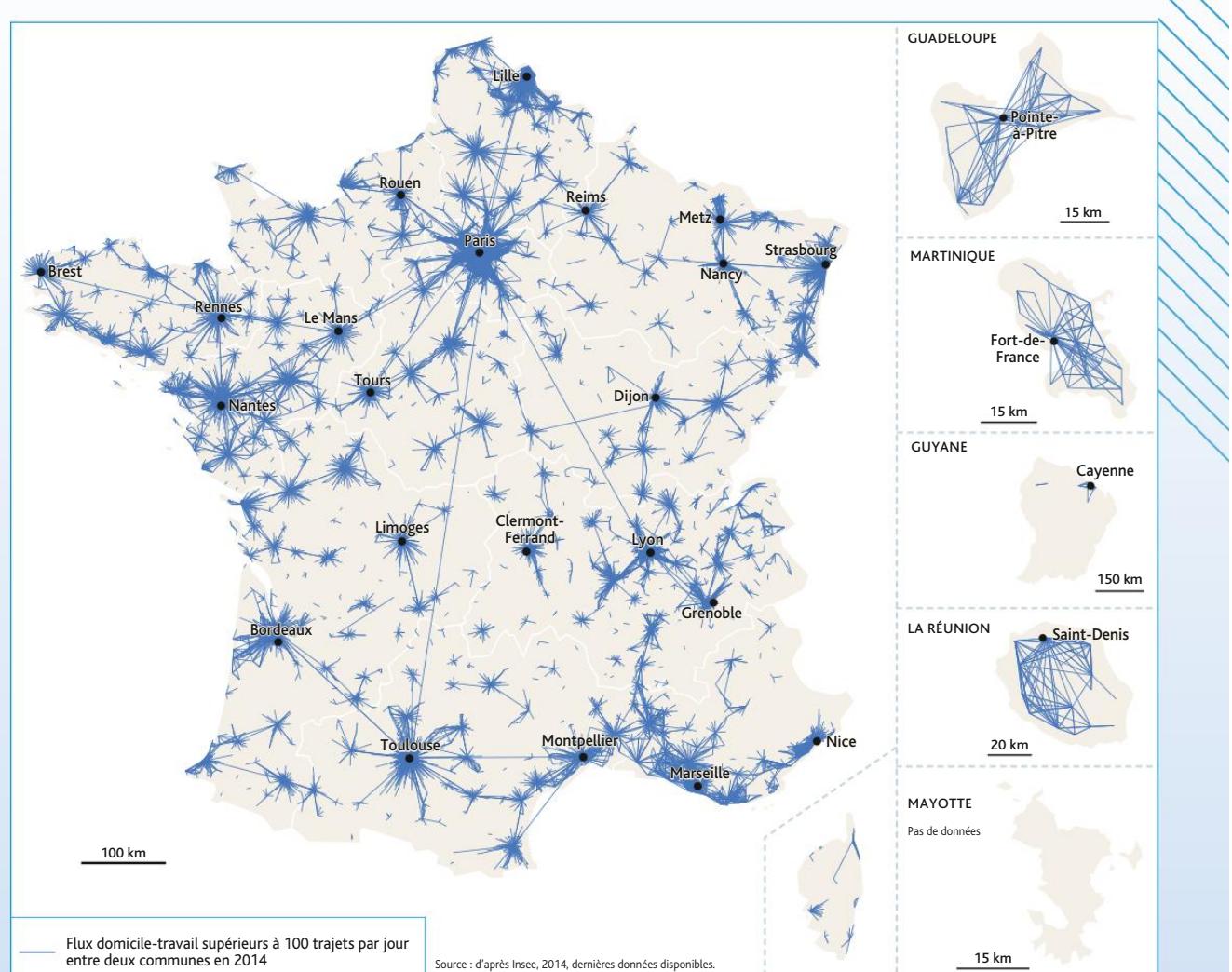
DES CARTES POUR COMPRENDRE



CARTES
INTERACTIVES

Mobilités, transports, enjeux d'aménagement en France





3 Les déplacements domicile-travail en France métropolitaine

DEUX PARCOURS AU CHOIX POUR ANALYSER LES CARTES

PARCOURS RÉDIGÉ

1. Localisez les types d'espaces où les flux et réseaux de transport sont denses. [Cartes 1 et 3](#)
2. Localisez les types d'espaces où les flux et réseaux de transport et communication sont moins denses. Pourquoi peut-on parler d'une France des marges ? [Cartes 1, 2 et 3](#)
3. Montrez l'importance des déplacements quotidiens. [Cartes 1 et 3](#). En quoi témoignent-ils d'une transition vers les mobilités* ?

BILAN Rédigez quelques lignes montrant l'importance des mobilités et les principaux espaces concernés.

PARCOURS CARTOGRAPHIQUE

Réalisez un schéma montrant les principaux axes de mobilités à l'échelle nationale ainsi que les principales aires urbaines polarisant des mobilités de travail. [Cartes 1 et 3](#)

Aidez-vous de la [page 292](#).

3. Mobilités, transports et enjeux d'aménagement 421

COURS 1

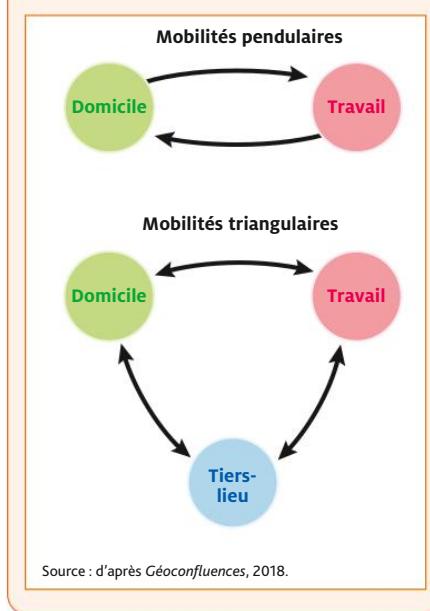


Qu'est-ce qui pousse les habitants à se déplacer?

A Les mobilités quotidiennes dominent

- **La mobilité s'est accrue à toutes les échelles.** Au quotidien, c'est à l'échelle locale, plus rarement régionale ou nationale, que les habitants se déplacent: **mobilités pendulaires** (domicile-travail ou domicile-études) ou mobilités triangulaires en incluant un **tiers-lieu** (lieux des loisirs, des courses, lieux concernant les enfants...). Les espaces de vie sont en effet de plus en plus nombreux et spécialisés par quartiers (zones commerciales, industrielles...). Une personne fait ainsi en moyenne 3 trajets par jour sur 40 km (4 fois plus qu'en 1960), soit 7h par semaine dans les transports.
- **Cette moyenne cache de grandes disparités, d'abord géographiques.** On passe deux fois plus de temps dans les transports en région parisienne que dans les petites villes (68 min contre 35 min) à cause de l'étalement urbain et de la congestion en heure de pointe. Mais les déplacements peuvent aussi être longs en milieu rural. Cette mobilité contrainte provoque stress, fatigue et pollution. En réaction, le travail en tiers-lieu se développe pour ceux qui le peuvent: chez soi, dans le train ou dans des espaces partagés.
- **Les disparités sont aussi socio-économiques.** La **motilité** dépend du lieu de vie mais aussi du niveau de vie: les dépenses liées à la voiture, l'accès plus ou moins aisés aux transports en commun peuvent pénaliser les jeunes et les milieux modestes. Les mobilités dépendent aussi du genre: le nombre de trajets quotidien est plus important pour les femmes (travail, courses, enfants...).

REPÈRE



Source : d'après Géoconfluences, 2018.

B Les mobilités saisonnières ou ponctuelles

- **Les mobilités dépassant le cadre quotidien sont multiples** et concernent aussi bien les vacances dans des espaces de plus en plus éloignés que les mobilités liées à l'emploi. Les régions françaises les plus attractives sont dans les deux cas l'ouest et le sud du pays.
- **L'accès à la mobilité conditionne souvent l'accès à l'emploi.** Le cliché selon lequel les Français seraient peu mobiles dans ce cas est faux: 4 % des actifs changent de zone d'emploi chaque année, soit plus que la moyenne européenne. Mais ces **migrations résidentielles** recouvrent des inégalités importantes: plus faciles pour un travailleur diplômé (salaires ou conditions de travail attractives), elles ne valent pas toujours le coup pour des personnes aux revenus plus modestes (logement plus cher, perte de la solidarité familiale...).
- **Partir en vacances est l'une des expériences les plus fortes de la mobilité:** visites, hôtels ou résidence secondaire, camping, moyens de transport inhabituels... Les deux tiers des Français le vivent chaque année, d'autant plus pour les 20 % des personnes qui partent à l'étranger. Mais là aussi, les inégalités sont fortes: un habitant sur trois ne part pas en vacances.

En France, les mobilités sont multiples: mouvements pendulaires le plus souvent à l'échelle locale, mobilités résidentielles ou touristiques... Ces mobilités sont marquées par des disparités territoriales mais aussi socio-économiques.

VOCABULAIRE

Migrations résidentielles Changement de domicile d'un foyer.

Mobilités pendulaires/triangulaires Déplacements journaliers domicile-travail / domicile-travail-tiers-lieu.

Motilité Inégale potentialité à se déplacer, qui dépend en grande partie du niveau de vie.

Tiers-lieu Territoire qui n'est ni le domicile ni le lieu de travail habituel: loisirs, écoles des enfants, commerces... Le terme désigne aussi les espaces de travail situés entre le domicile et l'entreprise.

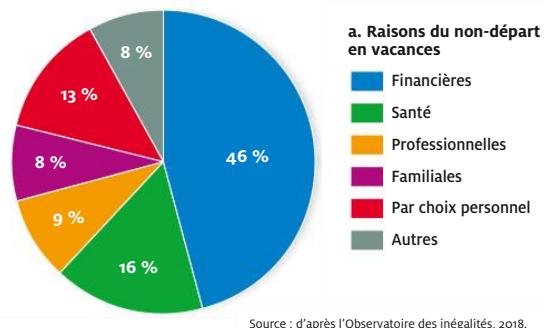
1 La mobilité modifie la façon d'habiter les territoires

« Ce matin, j'ai pris le TGV de 5 h 38 pour Paris, le premier au départ de Grenoble. [...] Demain, je me rendrai à mon travail en tramway. Après-demain, rendez-vous à Lyon, à 9h30, la bonne heure pour échapper aux embouteillages autoroutiers du matin, et ainsi de suite, d'un lieu à un autre, d'un contexte à un autre, d'un territoire à un autre.

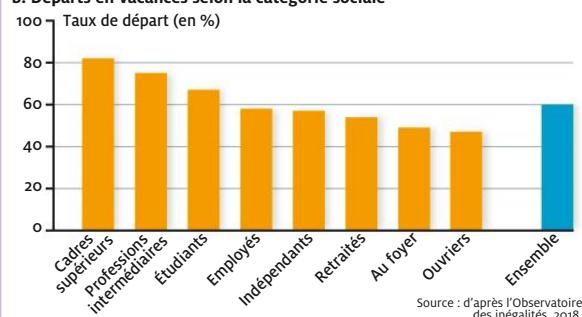
Ce matin, comme à chaque fois, le TGV était plein. Plein de ceux qui se rendaient vers divers horizons, certains avec leur valise parce que c'est un début de semaine. Demain, l'autoroute sera chargée aussi, pour d'autres mouvements à plus courte portée. Dans le tram, encore un autre public, majoritairement composé de jeunes scolarisés, de personnes âgées seules, de femmes issues de l'immigration [...].

Cette fin de semaine, beaucoup bougeront encore, pour des lieux de loisirs [...]. Quant aux vacances, elles seront l'apothéose de cette expérience multiple de l'espace, ces mouvements vers ailleurs, ces ancrages éphémères (visites, hôtels, camping...) ou retrouvés (famille, résidence secondaire, retour au pays...). On dit : "partir en vacances"; en être privé (un sur trois aujourd'hui), c'est rester captif d'un seul territoire. »

Martin Vanier, *Le pouvoir des territoires, essai sur l'interterritorialité*, Economica, 2010.



b. Départs en vacances selon la catégorie sociale



3 Des inégalités face aux départs en vacances

2 Des tiers-lieu* : les espaces de travail dans les gares

19 % des Français

ont déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi par manque de moyens pour se déplacer.

Parmi les titulaires du permis B

17 %

Parmi les non titulaires du permis B

37 %

23 %

ont déjà renoncé à un travail ou à une formation du fait des difficultés de mobilité pour s'y rendre.

| | |
|------|-------------|
| 46 % | 18-24 ans |
| 32 % | 25-34 ans |
| 29 % | 35-49 ans |
| 18 % | 50-64 ans |
| 5 % | + de 65 ans |

Source : d'après le Laboratoire de la Mobilité inclusive et l'institut Elabe, 2016.

4 Motilité* et emploi

Analyser et confronter les documents

1. Pourquoi parle-t-on aujourd'hui de mobilité triangulaire ?
Repère et vocabulaire En quoi le tiers-lieu* évoqué par le doc 2 est-il lié au développement des mobilités ?

2. Analysez la diversité des motivations qui amènent les habitants à se déplacer, ainsi que la multiplicité des transports, des distances parcourues et de la durée des mobilités. Doc 1

3. Montrez les inégalités sociales face à la mobilité. Doc 1, 3 et 4

3. Mobilités, transports et enjeux d'aménagement 423

COURS 2



Quels sont les enjeux d'une bonne desserte territoriale ?

A Un territoire maillé par des réseaux performants

- Les **réseaux** de transport et de communication permettent à la France de valoriser sa position de carrefour en Europe et d'être connectée au monde. Au départ centré sur Paris (réseau en étoile), le réseau français est désormais maillé grâce à des transversales, comme l'autoroute Bordeaux-Lyon et est très bien relié aux pays limitrophes. Le réseau de **LGV** est ainsi connecté au Royaume-Uni via le tunnel sous la Manche (Eurostar), à la Belgique et aux Pays-Bas (Thalys) et est en cours de connexion avec l'Allemagne.
- Les **aéroports** permettent des mobilités rapides entre les principales métropoles (Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, pour les plus fréquentés) et entre celles-ci et Paris. Les liaisons aériennes entre le territoire métropolitain et l'Outre-mer assurent la continuité territoriale*. Les aéroports contribuent à insérer la France dans les réseaux européens et mondiaux : le **hub** (Air-France-KLM) de Roissy est au 2^e rang européen pour les passagers (70 millions par an) après Londres et au 8^e rang mondial.
- La voiture individuelle reste le mode de transport privilégié (79 % des déplacements). C'est le résultat d'un réseau routier et autoroutier dense, mais aussi de choix plus ou moins contraints selon le lieu de résidence.

B Une offre inégale met les territoires en concurrence

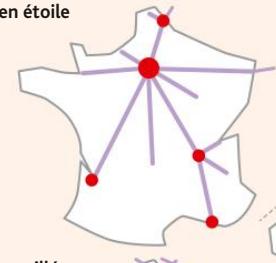
- Les possibilités offertes par ces réseaux font qu'on raisonne moins en **distance** qu'en **distance-temps**. Faire 10 km peut nécessiter une heure en ville ou 5 mn sur autoroute. En TGV, des navetteurs qui estiment la **distance-coût** rentable font régulièrement les 2 h de trajet qui séparent Lyon ou Bordeaux de Paris. En revanche, les habitants d'un espace simplement traversé par un TGV peuvent pâtrir d'un **effet-tunnel**.
- L'**accessibilité** est profondément différente selon les territoires habités. Par souci de rentabilité et pour répondre à la croissance urbaine, quelques axes et pôles majeurs ont été renforcés, via des **plates-formes multimodales** (aéroport de Lyon par exemple), alors que d'autres régions sont plus à l'écart, comme le Massif central. Des différences importantes existent à l'échelle des aires urbaines, où le centre-ville est mieux desservi que certaines banlieues et que la plupart des espaces périurbains. Enfin, de nombreuses régions rurales souffrent aussi d'**enclavement**.
- Les **réseaux numériques de communication** peuvent en partie compenser l'éloignement des pôles économiques, administratifs et culturels. Cependant, ils ne remplacent pas la mobilité réelle et la France connaît encore des zones blanches, qui coïncident souvent avec des espaces déjà enclavés (rural isolé, zone de montagne, certains espaces d'outre-mer).

► **Les réseaux de transport permettent une mobilité des personnes importante à l'échelle nationale et internationale. Cependant les territoires ne sont pas tous également accessibles, ce qui influe sur leur attractivité ainsi que, parfois, sur la qualité de vie des habitants.**

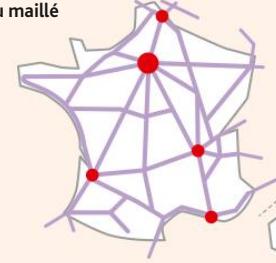
REPÈRE

La densification du réseau de transport terrestre

Du réseau en étoile



...au réseau maillé



VOCABULAIRE

Distance-temps et distance-coût Évaluation de la distance non pas en fonction des kilomètres parcourus mais selon la durée ou le coût du parcours.

Effet-tunnel Phénomène qui caractérise un territoire traversé par une voie de communication sans être desservi, faute d'accès.

Enclavement Fait d'être mal relié à l'extérieur. Cet enclavement peut être temporaire, comme par exemple l'accès aux grandes villes du fait des bouchons (on parle alors d'enclavement fonctionnel).

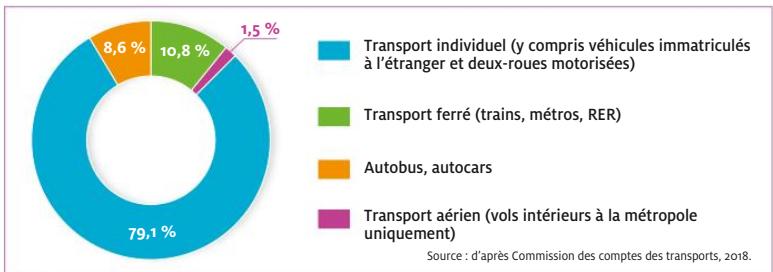
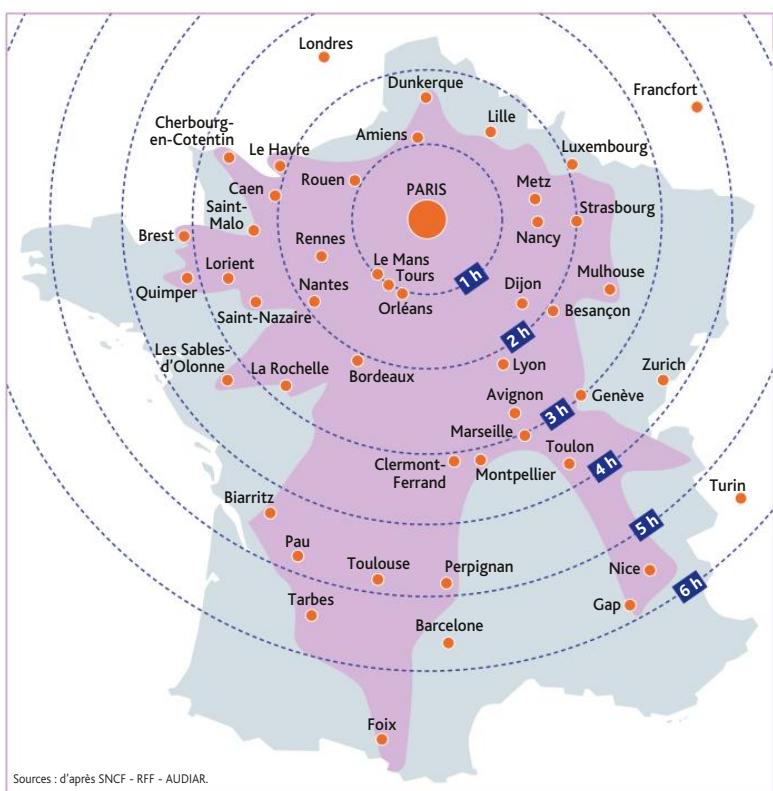
Hub Plate-forme de correspondance permettant une redistribution des passagers, marchandises ou informations vers d'autres destinations.

LGV Ligne de train à grande vitesse (TGV).

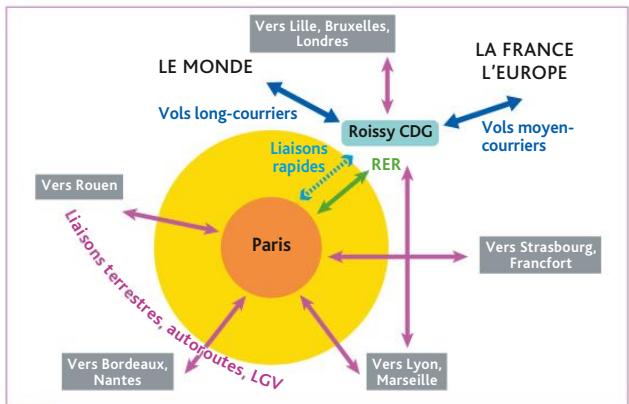
Multimodalité Combinaison de plusieurs modes de transport pour un même trajet.

Plate-forme multimodale Lieu d'interconnexion entre des modes de transport différents.

Réseau Ensemble d'axes de communication qui s'interconnectent en des nœuds.



3 La mobilité des personnes en France par mode de transport



4 Le hub aéroportuaire de Roissy

1 Le TGV réduit la distance-temps pour certains territoires

La carte la plus foncée a été dessinée en tenant compte du temps qu'il faut en TGV pour relier Paris aux métropoles régionales. Marseille se trouve ainsi avantageée par rapport à Perpignan, située pourtant à la même distance en km de la capitale.

2 L'enclavement en Guyane

«À l'intérieur comme à l'extérieur des villes, les déplacements des Guyanais sont limités par des infrastructures peu nombreuses et dans un état délabré. Aucune autoroute et seulement deux routes nationales qui desservent uniquement les communes du littoral. "Et encore, ça ressemble plus à une route départementale en mauvais état", décrit Jean-Louis Antoinette, agriculteur guyanais [...] qui affirme qu'embouteillages et accidents rendent au quotidien le trafic "infernal". [...] Quelques routes départementales complètent la desserte des villes de la côte, mais pour les territoires intérieurs, pas d'autre choix que le transport fluvial, souvent par pirogues – pouvant parfois être dangereux et onéreux – ou aérien [...]. 72,3 % des Guyanais sont obligés de se déplacer en voiture pour aller au travail [...] quand 10,6 % s'y rendent à pied, 8,8 % en deux-roues, et seulement 2,6 % en transports en commun [...]. Et ce alors que [...] seulement 59,2 % des ménages guyanais disposaient d'un véhicule.»

Loan Nguyen, «Guyane. Des zones enclavées et un réseau de transports dégradé», *L'Humanité*, 28 mars 2017.



Analyser et confronter les documents

1. Analysez les modes de transport privilégiés en France. Doc 3
2. Pourquoi peut-on dire que le territoire français est bien connecté à l'échelle nationale mais aussi aux échelles européenne et mondiale ? Repère, doc 1 et 4
3. Montrez qu'il existe toutefois des régions plus enclavées que d'autres. Doc 1 et 2

3. Mobilités, transports et enjeux d'aménagement 425

DOSSIER



Faut-il construire de nouvelles LGV dans le sud de la France ?



Rennes en Bretagne, mais aussi Bordeaux et Montpellier sont reliés depuis peu à Paris par des lignes à grande vitesse (LGV). D'autres LGV, Bordeaux-Toulouse, Bordeaux-Dax et Montpellier-Perpignan, sont prévues depuis longtemps. Mais les coûts financiers et environnementaux conduisent l'État à reporter ce type de grands projets d'aménagement.



1 Le réseau de lignes à grande vitesse

En 2018, le gouvernement expliquait qu'il avait d'autres priorités que les LGV et qu'il souhaitait donner la priorité aux « mobilités du quotidien : désenclavement, réduction des embouteillages, entretien des réseaux ».

2 Les LGV, des infrastructures de transport peu rentables

| | Taux de rentabilité interne ¹ | |
|------------------|--|---------------------|
| | A priori (prévu) | A posteriori (réel) |
| LGV Méditerranée | 8 % | 4,1 % |
| LGV Nord | 12,9 % | 2,9 % |
| LGV Atlantique | 12 % | 8,5 % |
| LGV Paris Lyon | 16,5 % | 15,2 % |

¹ « Le taux de rentabilité interne » d'un projet mesure la capacité d'un investissement à dégager du bénéfice.

D'après Geneviève Zembri-Mary, *op. cit.*



3 Manifestations en 2017 et 2018 : des acteurs divisés sur le projet

Pour les partisans des projets (les deux régions, Réseau Ferré de France et une large part de l'opinion publique), les LGV vont mieux relier leurs territoires à Paris, à l'Espagne, et seront plus écologiques que la voiture ou l'avion.

Les opposants (riverains, écologistes, agriculteurs...) critiquent le coût, l'effet tunnel*, la gêne occasionnée, la perte de terres agricoles et soulignent la nécessité de rénover les lignes existantes.

4 La gare de Montpellier-La Mogère, une infrastructure contestée

Inaugurée en 2018, cette gare réalisée sur le futur axe LGV Paris-Barcelone, est située à plus de 20 km de Montpellier. Le raccordement à la ville par tramway n'existera pas avant 2021.

- a** Autoroute
- b** Gare
- c** Rails TGV
- d** Parking
- e** Futur pôle multimodal



5 Gagnants et perdants de l'ouverture de nouvelles LGV

«Les médias comme les politiques ont tendance à grandement exagérer l'importance de l'effet TGV sur la dynamique d'un territoire. En effet, il est [...] limité et ne concerne que certains secteurs d'activité. Le premier [effet] est l'augmentation des flux touristiques court séjour. [...] Le second effet concerne le secteur tertiaire supérieur. Ce dernier priviliege les territoires bien connectés aux autres métropoles européennes. L'amélioration de la desserte TGV conduit donc des entreprises de ce secteur à haute valeur ajoutée à s'installer, en particulier à proximité de la gare (par exemple, le quartier de la Part Dieu à Lyon). Cependant, son effet est [...] fort dans des métropoles, comptant ou approchant le million d'habitants (Lyon ou Lille), mais quasiment nul dans

les villes petites ou moyennes (Le Creusot ou Vendôme). Par ailleurs, l'effet TGV est souvent temporaire. Par exemple, le boom marseillais du début des années 2000, consécutif de l'arrivée de la LGV Méditerranée, est largement retombé depuis. [...] En définitive, le TGV favorisant les grandes métropoles et ayant tendance à produire un "effet tunnel"¹, les territoires les plus pénalisés sont les villes moyennes.»

¹ C'est-à-dire que les territoires sont traversés par les LGV mais ne disposent d'aucun accès à cette infrastructure.

Laurent Chalard, «LGV: voilà qui sont les gagnants et les perdants de l'ouverture des nouvelles lignes TGV», atlantico.fr, 3 juillet 2017.

ARTICLE

PARCOURS GUIDÉ

1. Localisez les trois LGV prévues en Occitanie et Nouvelle Aquitaine: quelles métropoles desserviraient-elles? Pour quel gain de temps? **Doc 1**
2. Quelles autres LGV sont prévues sur le reste du territoire? Pourquoi peut-on dire qu'elles contribuent à renforcer le réseau en étoile centré sur Paris? **Doc 1**
3. Quels sont les arguments des partisans et des opposants aux projets de LGV? Pourquoi peut-on parler de conflits d'usages* voire de conflit environnemental*? **Doc 2, 3 et 4**
4. Quelle est la position de l'État depuis 2018? Pour quelles raisons? **Doc 1 et 3**
5. Quels sont les territoires gagnants et les territoires perdants de l'ouverture des LGV? **Doc 1 et 5**

DEUX PARCOURS AU CHOIX

PARCOURS AUTONOME

ORAL Dans un débat sur l'extension d'une ligne LGV dans votre région, quels arguments pourriez-vous avancer? Recensez-les, à l'aide des documents, dans un tableau à double-entrée (pour/contre et en distinguant les arguments économiques, environnementaux, etc).

ÉCRIT Vous pouvez alimenter votre réflexion en recherchant sur Internet des débats sur les autres projets de LGV, par exemple celui de la Transalpine devant relier Lyon à Turin.