

Corrigé et barème – La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement

Mobilités quotidiennes, réseaux, LGV, désenclavement, aménagement du territoire, transition des mobilités (programme de géographie de 2^{nde})

Durée : 120 min – Sans document – Sur 20 points · 2^{nde}

Exercice 1 – Repères et notions

(4 pts)

- a) Une navette (ou migration pendulaire) est un aller-retour régulier, le plus souvent quotidien, entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. La périurbanisation, engagée dans les années 1970, a éloigné les logements des emplois restés concentrés dans les pôles urbains : elle a donc multiplié et allongé les navettes, souvent faites en voiture. (1)
- b) La LOTI est adoptée le 30 décembre 1982. Elle affirme un « droit au transport » : tout usager doit pouvoir se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, et choisir librement ses moyens de transport. (1)
- c) La multimodalité est la présence de plusieurs modes de transport au choix sur un territoire (dans une métropole : bus, tramway, vélo, voiture). L'intermodalité est leur enchaînement au cours d'un même trajet : un périurbain qui va à vélo jusqu'à la gare, prend le TER puis le tramway fait un déplacement intermodal. (1)
- d) La DATAR est créée en 1963 et confiée à Olivier Guichard. En 1947, Gravier avait dénoncé dans « Paris et le désert français » la concentration des hommes et des activités à Paris ; la DATAR incarne la réponse de l'État, qui veut rééquilibrer le territoire par les métropoles d'équilibre et les infrastructures. (1)

Erreur fréquente — Définir la navette comme un simple « déplacement » sans dire qu'elle est régulière et relie le domicile au travail ou aux études.

Exercice 2 – Analyse d'un tableau : la grande vitesse et l'espace-temps

(4 pts)

- a) Avant la LGV : 3 h 15 = 195 min ; aujourd'hui : 2 h 05 = 125 min. Le gain est de $195 - 125 = 70$ min, soit $70 / 195 \approx 0,359$, c'est-à-dire environ 36 % de la durée initiale. (1)
- b) Paris-Strasbourg : de 240 min à 110 min, soit un gain de 130 min, $130 / 240 \approx 54$ %. C'est le gain le plus fort : Paris-Lyon gagne 110 min sur 230 (≈ 48 %), Paris-Bordeaux ≈ 36 %, Paris-Rennes 40 min sur 125 (≈ 32 %), Paris-Marseille 80 min sur 260 (≈ 31 %). La LGV Est a été construite en deux phases (2007 et 2016) sur une liaison auparavant très lente. (1)
- c) Clermont-Ferrand n'a aucune LGV et reste à environ 3 h 30 de Paris ; Toulouse, desservie par des TGV qui quittent la LGV à Bordeaux, reste à plus de 4 h. Ces villes pâtissent du relief (Massif central), du coût très élevé des lignes nouvelles et de choix politiques : depuis 2017, la priorité est donnée aux transports du quotidien et la LGV Bordeaux-Toulouse n'est attendue que dans les années 2030. (1)
- d) Les villes reliées par LGV se sont rapprochées de Paris de 30 à 55 %, tandis que Clermont-Ferrand et Toulouse restent à plus de trois ou quatre heures : la grande vitesse rétrécit la France de façon sélective et renforce l'avantage des métropoles desservies. Limite : le tableau ne donne que les trains les plus rapides depuis Paris ; il ne dit rien de la fréquence, du prix, des liaisons transversales ni des villes moyennes et des campagnes traversées sans arrêt. (1)

À retenir — Un gain de temps se calcule en minutes, puis se rapporte à la durée initiale : 70 minutes gagnées sur 195, et non sur 125.

Exercice 3 – Étude de cas : le Grand Paris Express*(4 pts)*

- a) Le réseau francilien est radial : métros et RER convergent vers Paris, comme les voies ferrées depuis 1842. Pour aller d'une banlieue à une autre, il faut souvent passer par le centre, ce qui allonge les trajets et sature des lignes comme le RER A. La rocade de la ligne 15 doit relier directement les banlieues entre elles. (1)
- b) L'État décide par la loi du 3 juin 2010 et pilote le projet par un établissement public (Société du Grand Paris, devenue Société des grands projets). La région et Île-de-France Mobilités organisent l'exploitation, les communes et intercommunalités aménagent les quartiers de gare. Le projet joue à l'échelle locale (quartiers), régionale (métropole francilienne) et nationale ou internationale (liaison avec Orly et Roissy). (1)
- c) Le projet doit améliorer l'accessibilité des banlieues, notamment de quartiers populaires mal desservis : trajets plus courts vers les pôles d'emploi, accès aux aéroports, moindre dépendance à la voiture. Les quartiers de gare peuvent attirer logements, bureaux et commerces, et valoriser des territoires jusque-là périphériques. (1)
- d) Le coût est très élevé, plus de 35 milliards d'euros, et les délais se sont allongés. La hausse des prix immobiliers autour des gares peut évincer les habitants modestes que le projet devait servir. Enfin, cet investissement concentré en Île-de-France alimente le débat sur l'équilibre entre Paris et les autres régions, qui réclament leurs propres RER métropolitains. (1)

Repère — Loi relative au Grand Paris : 3 juin 2010 ; environ 200 km de métro automatique, 68 gares ; ligne 14 à Orly en juin 2024.

Exercice 4 – Préparer un croquis*(4 pts)*

- a) I. Un réseau centré sur Paris et hiérarchisé. II. Des territoires inégalement connectés. III. Des aménagements pour désenclaver et relier la France à l'Europe. (1)
- b) Partie I : Paris, hub national et international (grand cercle plein rouge, avec un pictogramme d'avion pour Roissy) ; les grandes métropoles régionales (cercles plus petits) ; les LGV en service (traits rouges épais) et les principales autoroutes radiales (traits noirs), dont le dessin en étoile doit apparaître. (1)
- c) Partie II : les grands axes bien reliés, comme le couloir rhodanien ou l'axe Paris-Lille (flèches ou surface hachurée le long de l'axe) ; les espaces à l'écart de la grande vitesse, Massif central et Sud-Ouest intérieur (plage de couleur claire) ; les couronnes périurbaines dépendantes de la voiture autour des métropoles (auréoles en pointillés). (1)
- d) Partie III : les axes de désenclavement comme l'A75 et le viaduc de Millau (trait vert) ; les projets de LGV, Bordeaux-Toulouse ou Montpellier-Perpignan (tiretés rouges) ; les liaisons européennes, tunnel sous la Manche, Lyon-Turin, Perpignan-Figueras (flèches vers l'extérieur). L'ordre va du constat (l'organisation du réseau) à ses conséquences (les inégalités) puis aux réponses (l'aménagement) : la légende démontre au lieu d'énumérer. (1)

Le point clé — Chaque figuré doit correspondre à la nature de l'objet : ponctuel pour une ville, linéaire pour un axe, surfacique pour un espace.

Exercice 5 – Question problématisée

(4 pts)

- a) Les infrastructures de transport sont les équipements lourds qui permettent les déplacements : routes, autoroutes, voies ferrées, aéroports, ports. Un territoire enclavé est difficile d'accès et mal relié aux réseaux ; le désenclaver, c'est améliorer son accessibilité, mesurée en temps et en coût. Problématique : construire une route ou une voie ferrée suffit-il à intégrer un territoire isolé, ou faut-il aussi des services, des aides et des projets locaux ? (1)
- b) Les infrastructures réduisent réellement l'isolement. Dans le Massif central, l'autoroute A75, gratuite sauf au viaduc de Millau ouvert en 2004, a rapproché Clermont-Ferrand et Béziers et facilité l'accès des Causses aux grandes villes. En Bretagne, la LGV ouverte le 2 juillet 2017 place Rennes à 1 h 25 de Paris, ce qui renforce l'attractivité de la métropole et de sa région. Une infrastructure raccourcit les temps d'accès et ouvre de nouvelles possibilités d'emploi, de tourisme et d'échanges. (1)
- c) Mais une infrastructure ne suffit pas. Les campagnes traversées par une LGV sans gare subissent un effet tunnel : elles restent enclavées malgré la ligne. Une gare nouvelle hors de la ville, comme TGV Haute-Picardie (1994), attire peu d'activités si aucun projet local ne s'en saisit, comme l'a montré Jean-Marc Offner en 1993. Dans certains territoires, le désenclavement passe par d'autres outils : aides de continuité territoriale pour la Corse et les outre-mer, lignes aériennes subventionnées vers Aurillac, transport à la demande organisé depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019. (1)
- d) Les infrastructures sont une condition nécessaire du désenclavement, comme le montrent l'A75 ou la LGV vers Rennes, mais elles ne sont pas suffisantes : leurs effets dépendent des arrêts, des services proposés et des projets des acteurs locaux. Le désenclavement combine donc équipements, aides publiques et offre de mobilité du quotidien. La question se pose aujourd'hui avec une contrainte nouvelle : relier les territoires tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre des transports. (1)

Attention — « Suffisent-elles ? » appelle une réponse nuancée, ni oui ni non : les infrastructures sont nécessaires, mais pas suffisantes.

Ce document est la propriété intellectuelle de Ben, professeur particulier (benprofparticulier.fr), protégée par le Code de la propriété intellectuelle (art. L. 111-1 et L. 122-4). Il est mis à disposition pour un usage personnel de révision. Toute reproduction, diffusion, mise en ligne ou revente, totale ou partielle, sans autorisation écrite est interdite et constitue une contrefaçon (art. L. 335-2).