GÉOGRAPHIE - Thème n°1

Dynamiques territoriales de la France contemporaine

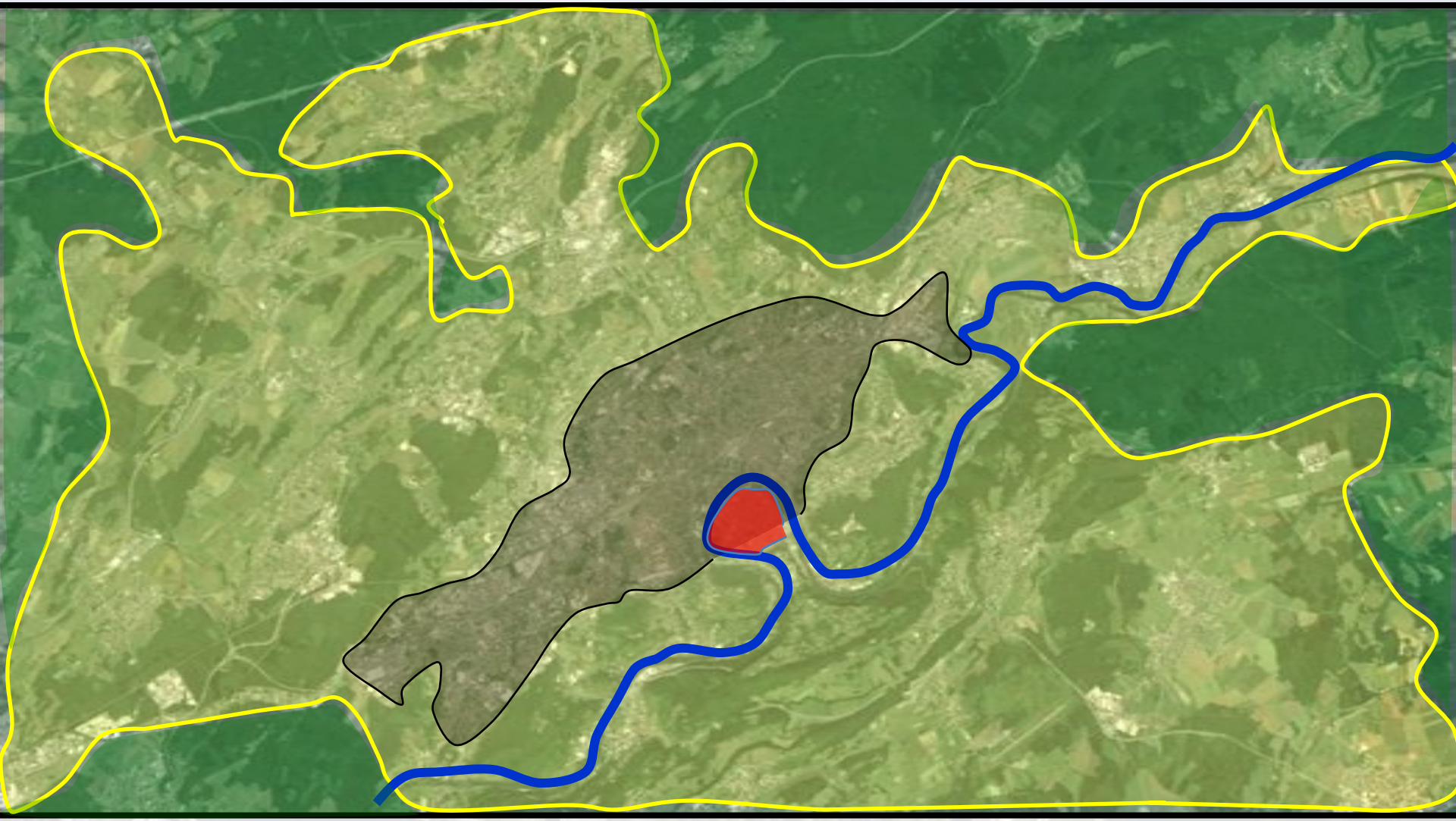
Chapitre 1

Les aires urbaines, une nouvelle géographie d'une France mondialisée.

I. L'aire urbaine de Besançon

L'aire urbaine de Besançon (Grand Besançon) est constituée de 251 communes pour environ 250 000 habitants.

Comment s'organise le Grand Besançon?



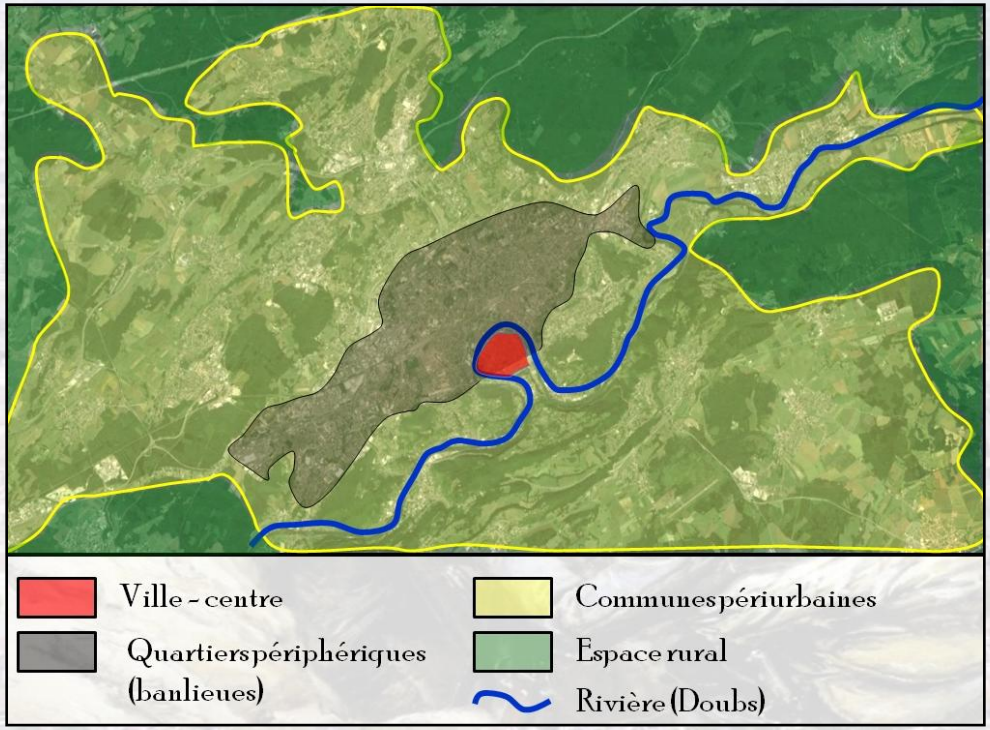
Ville – centre

Quartiers périphériques (banlieues)

Communes périurbaines

Espace rural

Rivière (Doubs)



L'aire urbaine de Besançon (le Grand Besançon)

Ville-centre + banlieues = PÔLE URBAIN

PÔLE URBAIN + Communes périurbaines = AIRE URBAINE

Un éloignement résidentiel en dehors du Grand Besançon qui entraîne une augmentation des migrations alternantes*

En 1999, 48 % des actifs de 25 à 49 ans de l'aire urbaine travaillaient dans leur commune de résidence. En 2006, ils ne sont plus que 45 %.
Le nombre de déplacements domicile-travail diminue sensiblement dans la ville centre (- 10 %) et se stabilise entre Besançon et les communes du Grand Besançon. Mais il progresse fortement entre les communes éloignées de Besançon et la ville centre qui concentre les emplois :
- reste de l'aire urbaine hors Grand Besançon : + 9 % en direction de Besançon,
- au-delà des limites de l'aire urbaine : + 25 %.

Les trajets centrifuges sont également en progression : entre le Grand Besançon et l'extérieur de l'aire urbaine, l'augmentation de trajets domicile-travail atteint +12 %.

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail en 2006

Source : INSEE - RP 2006

*Migrant alternant = actif qui travaille dans une autre commune que sa commune de résidence

http://audab.org/wp-content/uploads/2012/12/depl_obs4.pdf

Prenez connaissance des documents puis recopiez et répondez aux questions ci-dessous.

1. Où se concentre l'essentiel des emplois ? Quel impact cela a-t-il sur les déplacements dans l'aire urbaine ? Comment appelle-t-on ces déplacements ?
2. Quelles peuvent être, d'après vous, les conséquences pour les populations de ces déplacements ?

1. Où se concentre l'essentiel des emplois ? Quel impact cela a-t-il sur les déplacements dans l'aire urbaine ? Comment appelle-t-on ces déplacements ?

En 1999, 48 % des actifs de 25 à 49 ans de l'aire urbaine travaillaient dans leur commune de résidence. En 2006, ils ne sont plus que 45 %.

Le nombre de déplacements domicile-travail diminue sensiblement dans la ville centre (- 10 %) et se stabilise entre Besançon et les communes du Grand Besançon. Mais il progresse fortement entre les communes éloignées de Besançon et la ville centre qui concentre les emplois :

- reste de l'aire urbaine hors Grand Besançon : + 9 % en direction de Besançon,
- au-delà des limites de l'aire urbaine : + 25 %.

L'essentiel des emplois se concentre au centre de l'aire urbaine.

Cela augmente les déplacements dans l'aire urbaine puisque de plus en plus d'actifs proviennent des communes éloignées du centre urbain.

Ces déplacements s'appellent des <u>migrations alternantes</u>.
(ou migrations pendulaires)

2. Quelles peuvent être, d'après vous, les conséquences pour les populations de ces déplacements ?

Les conséquences pour les populations de ces déplacements peuvent être :

> une augmentation de la fatigue et du stress (→ embouteillages)

> une meilleure organisation familiale

> un coût (carburant)

> …

Prenez connaissance des documents puis recopiez et répondez aux questions ci-dessous.

3. Pourquoi la construction du tramway a-t-elle été entreprise ?
4. Qu'est-ce qu'un pôle de transport multimodal ? Quel est son intérêt pour les habitants de l'agglomération et de l'aire urbaine ?
5. Quels sont les impacts prévus par la construction du tram …
   - en matière d'aménagement urbain ?
   - en matière économique ?

A Besançon, les transports en commun ont depuis toujours constitué le centre de politiques de déplacements innovantes, performantes et soucieuses de l'environnement.

Dès 2002, la Communauté d'Agglomération, autorité organisatrice de transports en commun, créait le réseau Ginko, urbain et périurbain, desservant les 59 communes du Grand Besançon. Dès l'origine, Ginko a été connecté au réseau ferroviaire. Il a également été accompagné par une politique volontariste de développement des déplacements par modes doux.

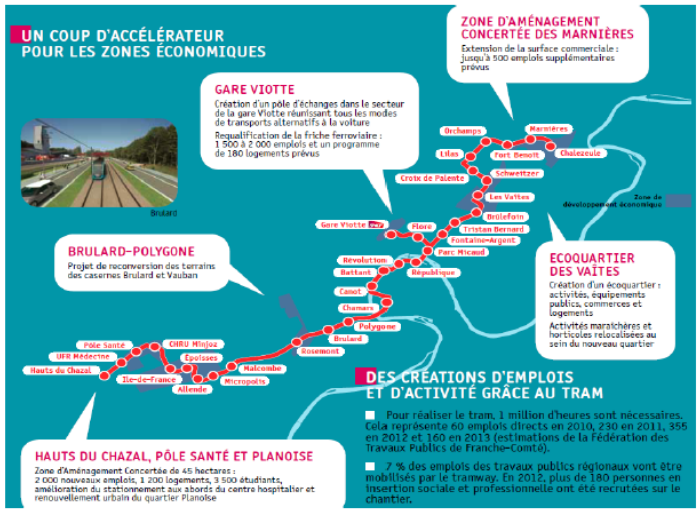
[…] Malgré ses excellents résultats de fréquentation, le réseau Ginko atteint aujourd'hui certaines limites, notamment en matière de ponctualité, de rapidité, de capacité et de confort en heure de pointe. En effet, la circulation automobile individuelle n'a pas cessé de se développer et est en passe d'asphyxier, de paralyser le centre urbain et tous les déplacements.

Il est, dès lors, nécessaire de franchir un nouveau pas dans la politique de déplacements du Grand Besançon. Le tramway est l'outil de cette ambition. Il sera l'épine dorsale du réseau Ginko, en parfaite complémentarité avec les lignes de bus urbaines et périurbaines.

http://www.letram-grandbesancon.fr

Le pôle d'échange multimodal de Micropolis.

Il permet le relais entre les bus de l'agglomération et le tramway. Il permet aussi aux automobilistes de se garer à l'entrée de la ville et de poursuivre avec le tramway



3. Pourquoi la construction du tramway a-t-elle été entreprise ?

A Besançon, les transports en commun ont depuis toujours constitué le centre de politiques de déplacements innovantes, performantes et soucieuses de l'environnement.

Dès 2002, la Communauté d'Agglomération, autorité organisatrice de transports en commun, créait le réseau Ginko, urbain et périurbain, desservant les 59 communes du Grand Besançon. Dès l'origine, Ginko a été connecté au réseau ferroviaire. Il a également été accompagné par une politique volontariste de développement des déplacements par modes doux.

[…] Malgré ses excellents résultats de fréquentation, le réseau Ginko atteint aujourd'hui certaines limites, notamment en matière de ponctualité, de rapidité, de capacité et de confort en heure de pointe. En effet, la circulation automobile individuelle n'a pas cessé de se développer et est en passe d'asphyxier, de paralyser le centre urbain et tous les déplacements.

Il est, dès lors, nécessaire de franchir un nouveau pas dans la politique de déplacements du Grand Besançon. Le tramway est l'outil de cette ambition. Il sera l'épine dorsale du réseau Ginko, en parfaite complémentarité avec les lignes de bus urbaines et périurbaines.

http://www.letram-grandbesancon.fr

La construction du tramway a été entreprise afin de faciliter les déplacements dans le centre urbain, notamment aux heures de pointe.

4. Qu'est-ce qu'un pôle de transport multimodal ? Quel est son intérêt pour les habitants de l'agglomération et de l'aire urbaine ?

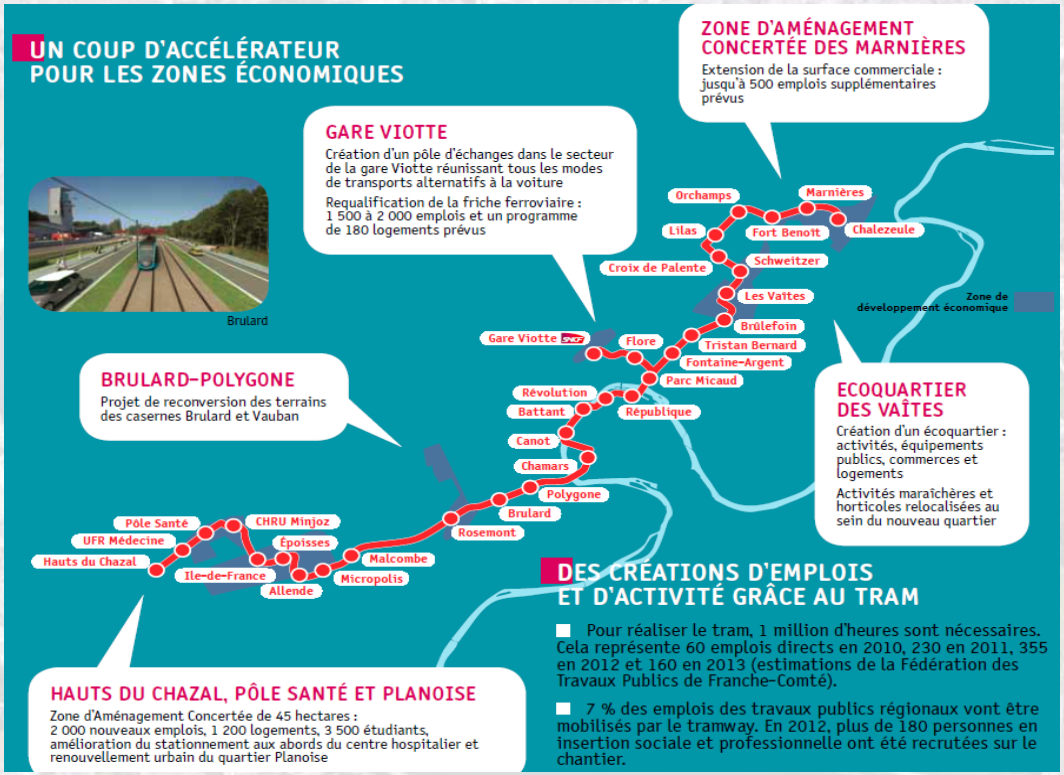
Le futur pôle d'échange multimodal de Micropolis.

Il permet le relais entre les bus de l'agglomération et le tramway. Il permet aussi aux automobilistes de se garer à l'entrée de la ville et de poursuivre avec le tramway

Un pôle de transport multimodal est un espace concentrant des transports « propres », facilitant ainsi l'accès au centre urbain.

5. Quels sont les impacts prévus par la construction du tram …

- en matière d'aménagement urbain ?
- en matière économique ?



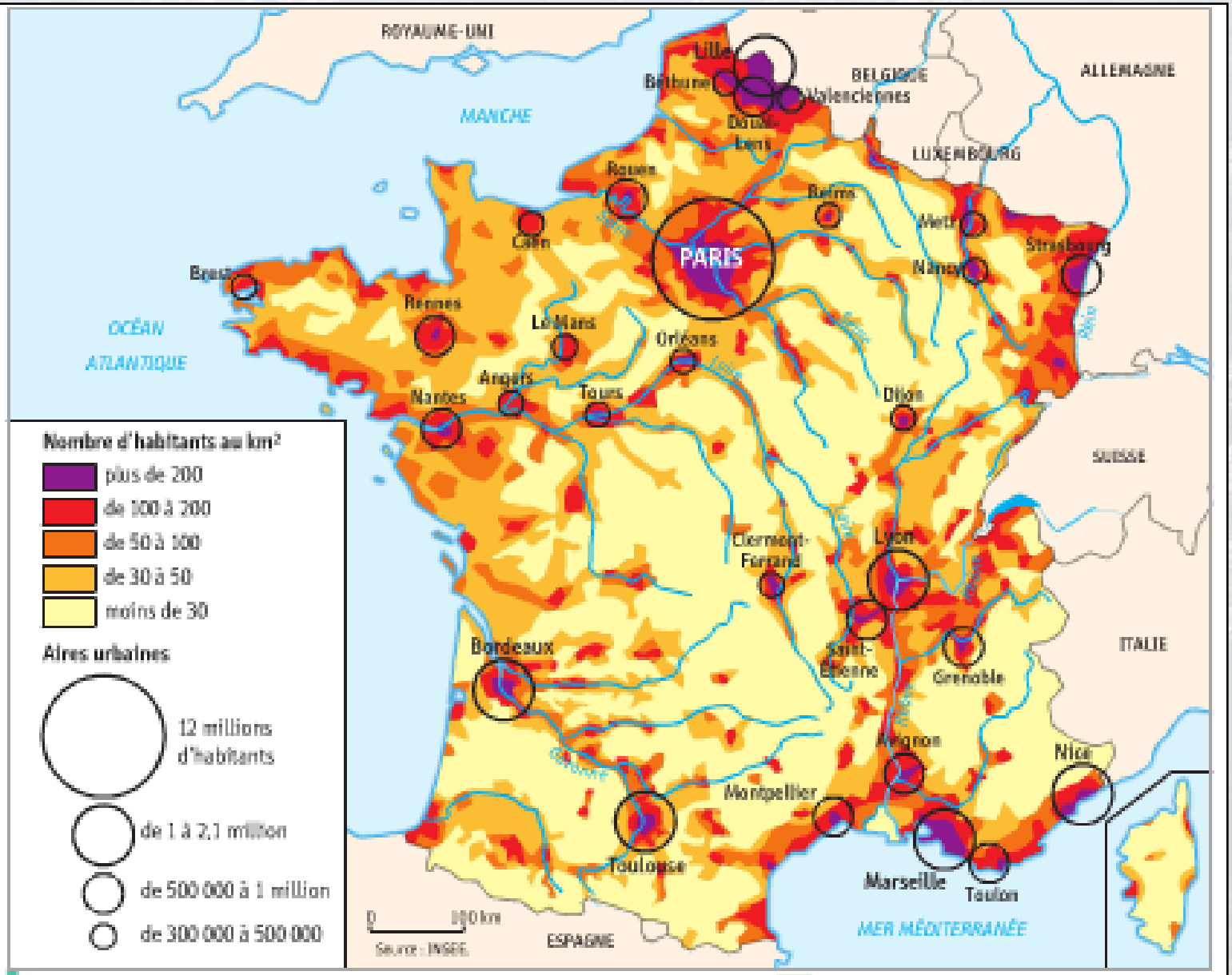
La construction du tram a pour impacts en matière d'aménagement urbain la construction d'éco-quartiers, et la réhabilitation d'autres.

En matière économique, l'impact principal est la création d'emplois directs et indirects.

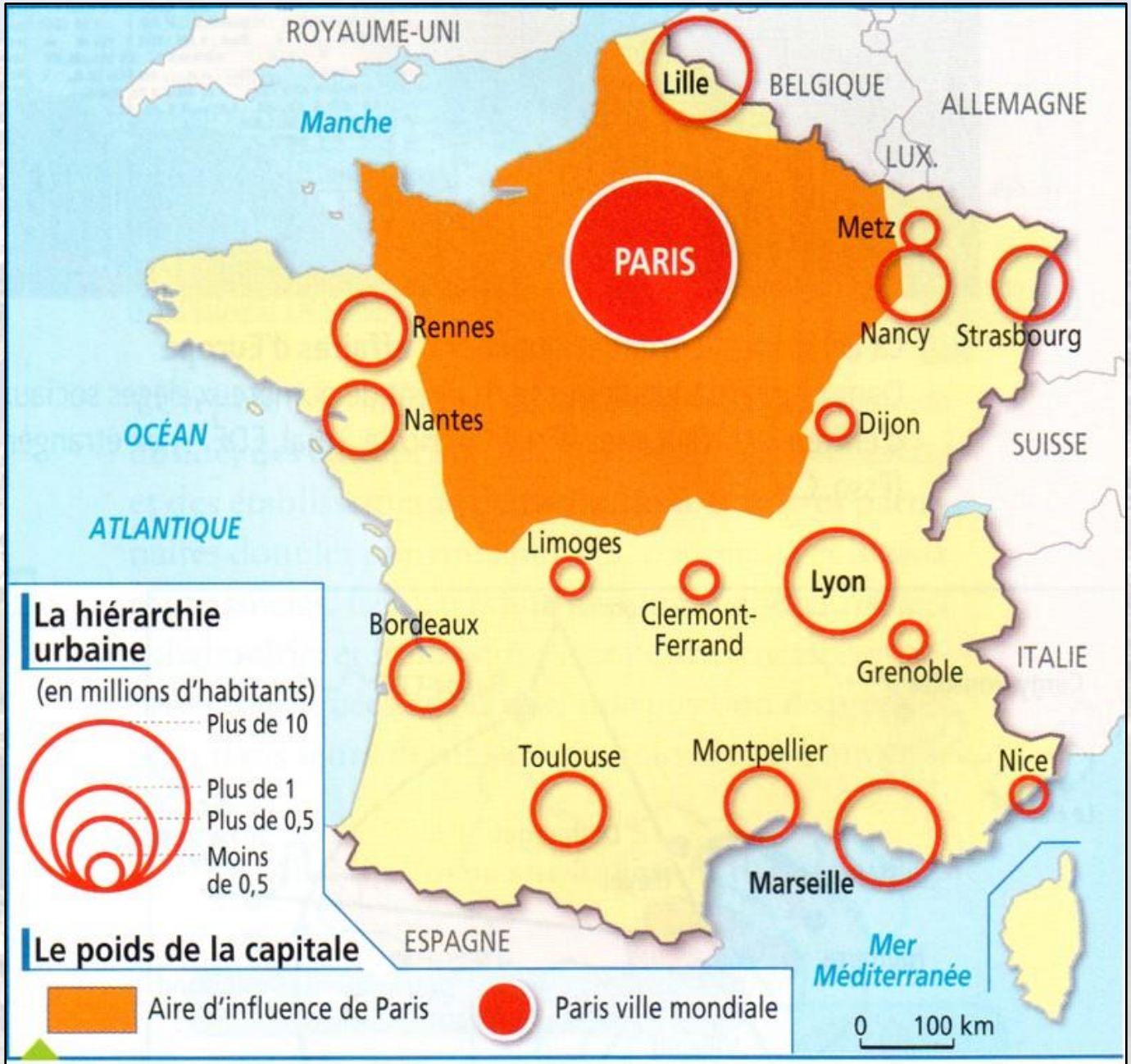
L'aire urbaine de Besançon est de plus en plus marquée par un fort étalement urbain, depuis la ville-centre vers la périphérie. (→ phénomène de périurbanisation)
Cet étalement prend surtout la forme de lotissements constitués de maisons individuelles. L'ensemble est relié au centre-ville grâce à des aménagements de transport qui facilitent les mobilités. (rocade de contournement, autoroute, …)

Mais face à la forte augmentation de ces migrations pendulaires, la ville-centre est aujourd'hui saturée.
Le tramway permet aujourd'hui de désengorger et de mieux desservir le centre de Besançon tout en répondant à un projet de développement durable.

II. Une France sous influence urbaine.



4 Densités de population et principales aires urbaines



La centralité parisienne

Le solde migratoire est négatif pour le Nord, la Picardie, la Champagne-Ardenne, la Lorraine, une partie du Massif Central, l'est, le sud et l'ouest du Bassin parisien, mais aussi pour l'Île-de-France. L'Île-de-France apparaît comme un cas à part. En moyenne, il y a 105 000 arrivées pour 178 000 départs, chaque année depuis 2001. Les jeunes adultes (étudiants, jeunes actifs) composent le principal flux d'arrivants. Les couples, les retraités et les moins qualifiés sont ceux qui partent le plus. Une minorité s'installe à proximité de l'Île-de-France pour des raisons de coût et de conditions de vie. La majorité des départs (75%) s'effectue vers des régions non limitrophes : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon. La recherche d'un cadre de vie plus agréable est essentielle. (...) Globalement, la redistribution profite surtout aux Midis. Le solde est positif pour l'ensemble des régions du Sud, mais aussi pour le littoral de l'Atlantique et l'Alsace.

Source : D'après Vincent Adoumié, *Géographie de la France*, Hachette, 2011.

Collez le texte ci-dessus puis recopiez et répondez aux questions ci-dessous.

1. Définissez l'expression soulignée dans le texte.
2. Où se situent les régions ayant un solde migratoire négatif?
3. Où se situent les régions ayant un solde migratoire positif? Donnez une raison.

Le solde migratoire est négatif pour le Nord, la Picardie, la Champagne-Ardenne, la Lorraine, une partie du Massif Central, l'est, le sud et l'ouest du Bassin parisien, mais aussi pour l'Île-de-France. L'Île-de-France apparaît comme un cas à part. En moyenne, il y a 105 000 arrivées pour 178 000 départs, chaque année depuis 2001. Les jeunes adultes (étudiants, jeunes actifs) composent le principal flux d'arrivants. Les couples, les retraités et les moins qualifiés sont ceux qui partent le plus. Une minorité s'installe à proximité de l'Île-de-France pour des raisons de coût et de conditions de vie. La majorité des départs (75%) s'effectue vers des régions non limitrophes : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon. La recherche d'un cadre de vie plus agréable est essentielle. (...) Globalement, la redistribution profite surtout aux Midis. Le solde est positif pour l'ensemble des régions du Sud, mais aussi pour le littoral de l'Atlantique et l'Alsace.

Source : D'après Vincent Adoumié, *Géographie de la France*, Hachette, 2011.

1. Définissez l'expression soulignée dans le texte.

C'est la différence entre le nombre d'arrivées et de départs sur un territoire donné (ville, région, ...).

Le solde migratoire est négatif pour le Nord, la Picardie, la Champagne-Ardenne, la Lorraine, une partie du Massif Central, l'est, le sud et l'ouest du Bassin parisien, mais aussi pour l'Île-de-France. L'Île-de-France apparaît comme un cas à part. En moyenne, il y a 105 000 arrivées pour 178 000 départs, chaque année depuis 2001. Les jeunes adultes (étudiants, jeunes actifs) composent le principal flux d'arrivants. Les couples, les retraités et les moins qualifiés sont ceux qui partent le plus. Une minorité s'installe à proximité de l'Île-de-France pour des raisons de coût et de conditions de vie. La majorité des départs (75%) s'effectue vers des régions non limitrophes : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon. La recherche d'un cadre de vie plus agréable est essentielle. (...) Globalement, la redistribution profite surtout aux Midis. Le solde est positif pour l'ensemble des régions du Sud, mais aussi pour le littoral de l'Atlantique et l'Alsace.

Source : D'après Vincent Adoumié, *Géographie de la France*, Hachette, 2011.

2. Où se situent les régions ayant un solde migratoire négatif?

Elle se situe plutôt à l'Est et au Nord mais également dans certaines zones rurales et montagneuses. (Massif Central)

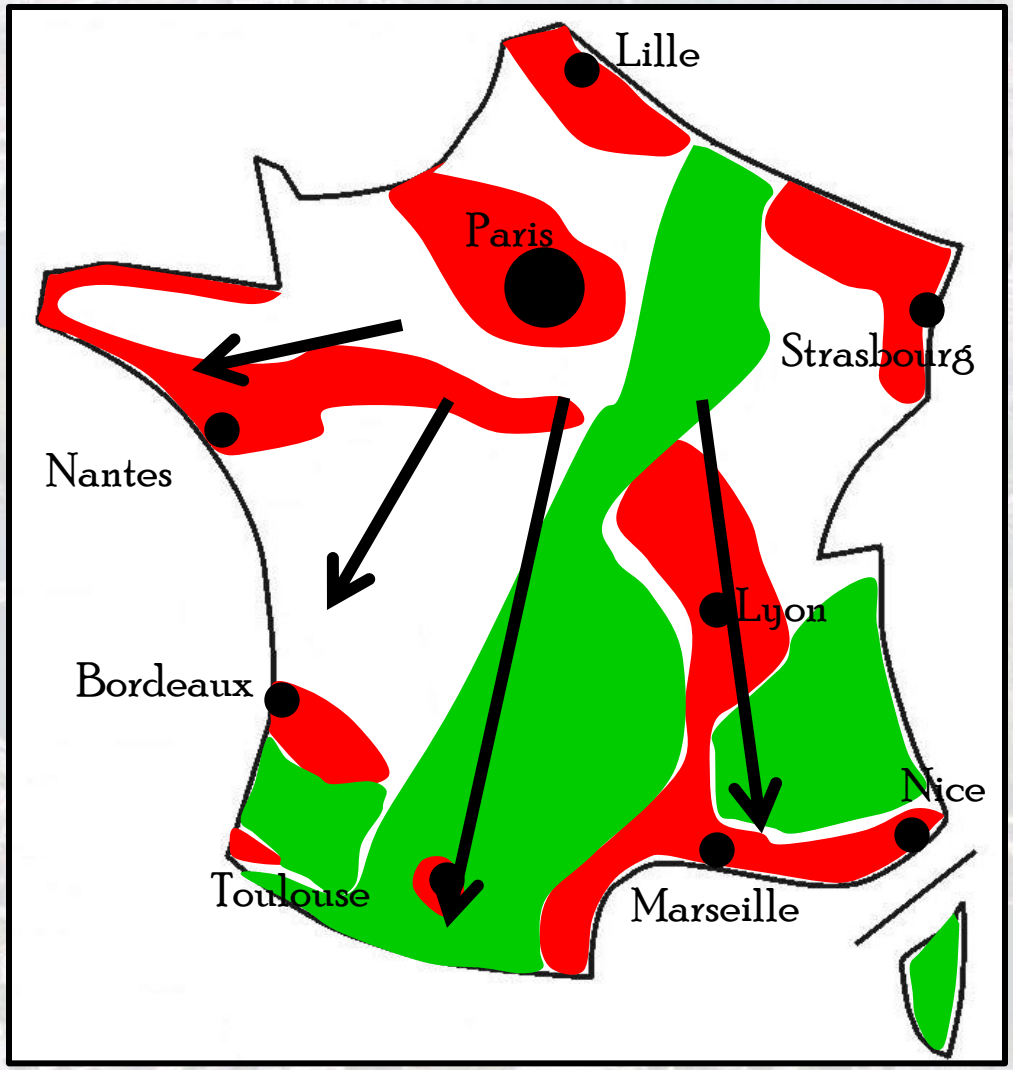
Le solde migratoire est négatif pour le Nord, la Picardie, la Champagne-Ardenne, la Lorraine, une partie du Massif Central, l'est, le sud et l'ouest du Bassin parisien, mais aussi pour l'Île-de-France. L'Île-de-France apparaît comme un cas à part. En moyenne, il y a 105 000 arrivées pour 178 000 départs, chaque année depuis 2001. Les jeunes adultes (étudiants, jeunes actifs) composent le principal flux d'arrivants. Les couples, les retraités et les moins qualifiés sont ceux qui partent le plus. Une minorité s'installe à proximité de l'Île-de-France pour des raisons de coût et de conditions de vie. La majorité des départs (75%) s'effectue vers des régions non limitrophes : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Bretagne, Pays de la Loire, Aquitaine, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon. La recherche d'un cadre de vie plus agréable est essentielle. (...) Globalement, la redistribution profite surtout aux Midis. Le solde est positif pour l'ensemble des régions du Sud, mais aussi pour le littoral de l'Atlantique et l'Alsace.

Source : D'après Vincent Adoumié, *Géographie de la France*, Hachette, 2011.

3. Où se situent les régions ayant un solde migratoire positif? Donnez une raison.

Elles se situent au sud de la France (héliotropisme) et dans les régions dynamiques (ex. Alsace)

Collez le croquis ci-dessous en pensant à laisser de la place (sur la même page!) pour la légende



Densités et dynamiques de la population française

fortes densités de population

faibles densités de population

Paris, ville mondiale

principales aires urbaines

migrations internes

La population française se répartit inégalement sur le territoire.

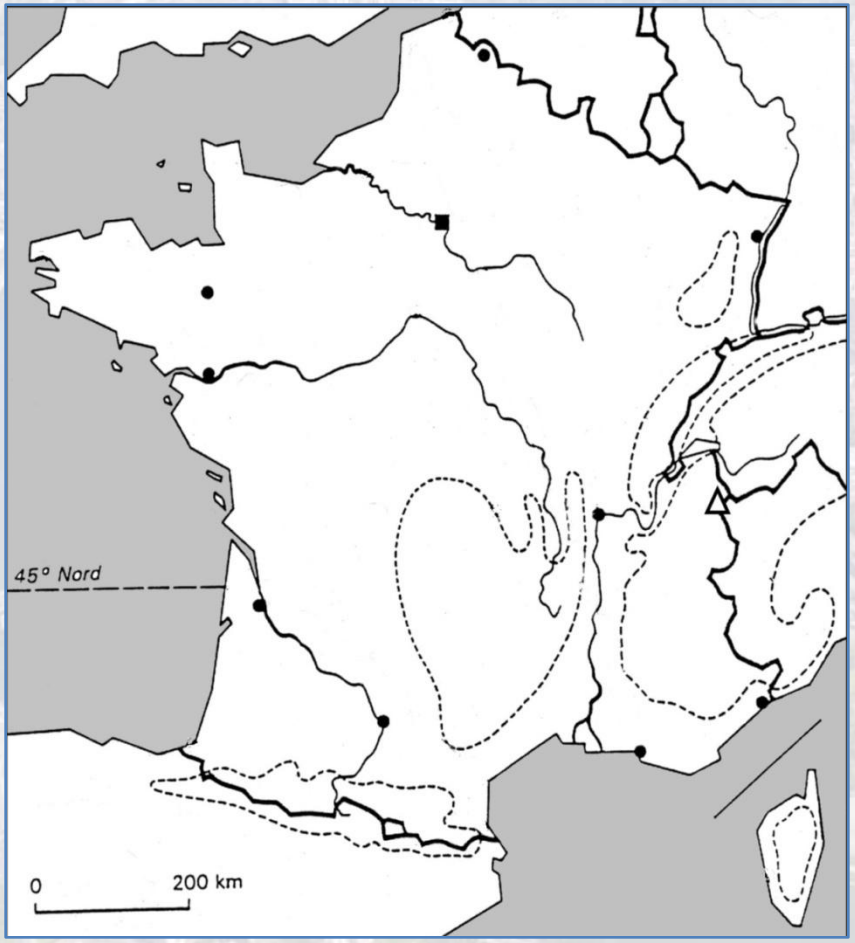
Les grandes aires urbaines et leurs aires d'influence concentrent aujourd'hui 85% de la population, renforçant ainsi le phénomène de métropolisation.

Seul Paris a un rayonnement mondial mais certaines capitales régionales (Lyon, Marseille, ...) voient leur puissance se renforcer.

Enfin, la population française est une population mobile, les régions du Sud et de l'Ouest (phénomène d'héliotropisme) étant les plus attractives.

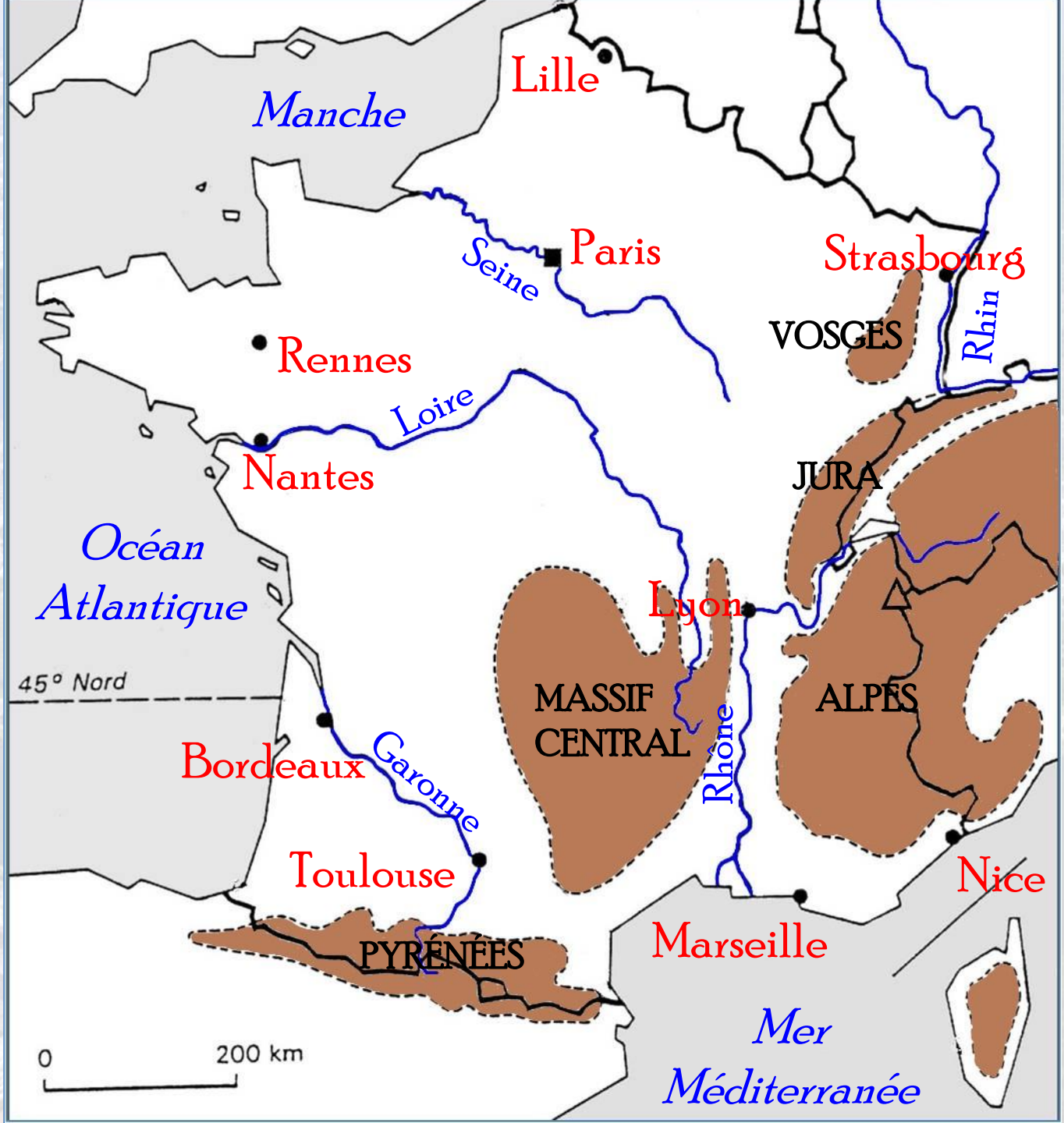
Repères géographiques

Les grands repères géographiques français



Carte n°1

Aires urbaines, reliefs et fleuves


Manche
Lille
Paris
Seine
Strasbourg
Rhin
VOSGES
Rennes
Loire
Nantes
JURA
Océan
Atlantique
Lyon
45° Nord
MASSIF
CENTRAL
ALPES
Rhône
Bordeaux
Garonne
Toulouse
Nice
PYRÉNÉES
Marseille
Mer
Méditerranée
0
200 km