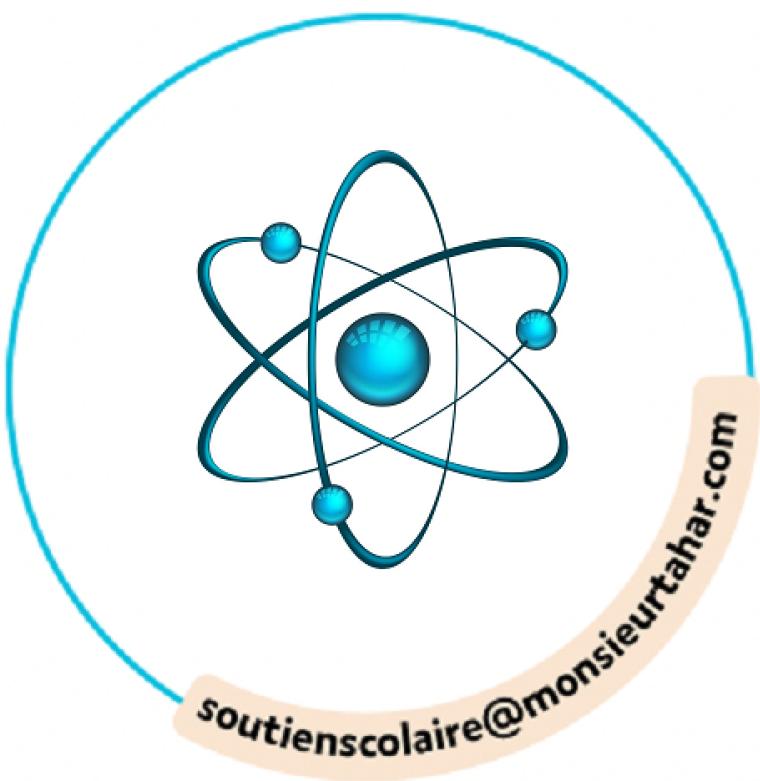
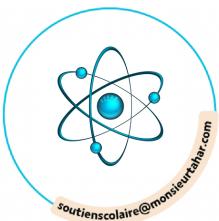


# GEOGRAPHIE



## CHAPITRE 8



## ► Méthodes

### ■ Analyser une photographie

**1.** Cette photographie présente une vue oblique du pôle d'échanges organisé autour de la gare ferroviaire du Mans, ville moyenne située à 200 km au sud-ouest de Paris. Elle témoigne des aménagements réalisés pour répondre à la diversité des mobilités.

**2.**

	Description de la photographie	Interprétation de la photographie
<b>Un pôle de correspondance pour différents modes de transport</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Arrière-plan : gares ferroviaire et routière du Mans : LGV, TER → desserte nationale et régionale</li> <li>– Premier plan : tramway, bus, parking-relais, parking vélos → desserte locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Développement en ville des pôles multimodaux pour relier les différents modes de transport : enjeu de performance des réseaux</li> <li>– Alternatives à la voiture s'organisent à l'échelle régionale et locale (mais la voiture représente encore 70 % des déplacements, 15 % pour les transports en commun) : enjeu environnemental</li> </ul>
<b>Un aménagement pour répondre à différentes mobilités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mobilités pendulaires intra-urbaines ou régionales</li> <li>– Mobilités ponctuelles : voyage, études : desserte à l'échelle régionale et nationale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mobilités pendulaires : la moitié des mobilités quotidiennes s'organisent sous forme de chaînes de déplacement (travail, école, loisirs)</li> <li>– Distances parcourues qui s'allongent en lien avec l'étalement urbain et la métropolisation du territoire (ex. : mobilités des navetteurs Le Mans/Paris pour des raisons professionnelles ou scolaires)</li> </ul>

### ■ Critiquer un document

Cette carte par anamorphose représente la France selon les distances-temps nécessaires pour relier la métropole parisienne aux autres métropoles. Il est nécessaire de rappeler aux élèves les principes même de construction d'une carte par anamorphose. Il s'agit d'une carte isochrone, c'est-à-dire une carte qui sépare les lieux par le temps qu'il faut pour les atteindre. Très diffusée (en particulier par la SNCF), cette carte en distance-temps met

en évidence la déformation du territoire français au regard du temps pour aller de Paris vers une autre ville. Elle montre qu'une majorité de grandes métropoles françaises sont accessibles en moins de 3 heures. Elle révèle également une inégale accessibilité à l'échelle nationale.

1.	Identifier les informations	Interpréter les informations
<b>Des espaces très accessibles grâce aux LGV</b>	<p>Un réseau LGV en étoile au départ de Paris</p> <p>Des aménagements anciens : Lille (1 h), Lyon (2 h) ou Marseille (3 h) et des aménagements en faveur du désenclavement de l'Est : de Reims à Strasbourg, en passant par Metz ou Nancy (temps de trajet n'excédant pas les 2 heures)</p> <p>Des aménagements récents : Bordeaux et Rennes</p>	<p>Une vision très centralisée du territoire : les LGV confortent la vision d'un territoire monocentré Paris rayonne sur le reste de la France</p> <p>Désenclavement des principales métropoles, des littoraux et des axes européens (Lille, Strasbourg)</p> <p>Désenclavement du Grand ouest depuis 2017</p>
<b>Des espaces marginalisés par les LGV</b>	<p>Des espaces qui se retrouvent « éloignés » de Paris : Sud-ouest (Toulouse, Biarritz, Brive-la-Gaillarde), Normandie (Caen, Le Havre), Côte d'Azur (Nice)</p> <p>Des espaces traversés mais peu desservis : Bourgogne</p>	<p>Causes : des espaces desservis par des trains traditionnels (Le Havre, Caen) et des espaces desservis par l'avion qui représente une concurrence pour les LGV (Toulouse, Nice)</p> <p>Effet-tunnel créé par les LGV : situation dans laquelle se trouve un espace traversé par un axe de transport sans s'y arrêter</p>

**2.** La carte est déformée en fonction des distances-temps et ne marque donc pas seulement les distances. Elle rend donc mieux compte de l'accessibilité des villes depuis Paris.

Cependant, la carte présente certaines limites :

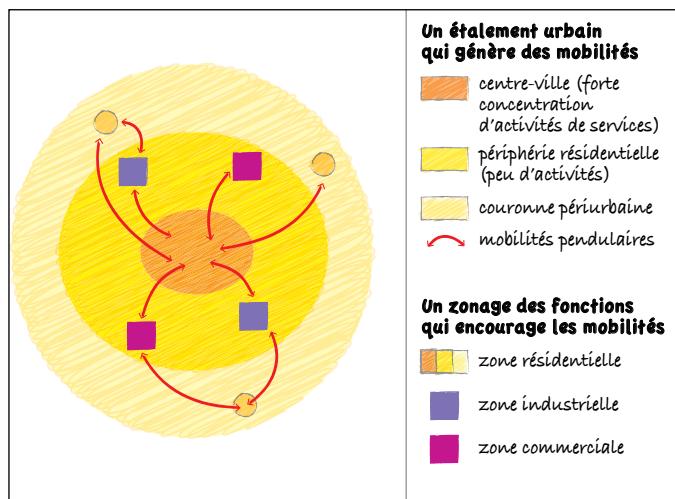
- La lecture de la carte est complexe.
- Même si la carte évoque l'accessibilité des villes, la carte ne permet pas réellement de visualiser le rapprochement des métropoles entre elles. Par exemple, on a l'impression que les villes de l'Ouest sont proches. Or ce n'est pas tout à fait le cas : il est plus rapide de joindre Nantes à Paris que Nantes à La Rochelle par exemple.
- La carte omet des éléments d'explication sur l'accessibilité : ces distances-temps fonctionnent de gare à gare, elles ne tiennent pas compte du temps en amont et en aval des pôles de départ et d'arrivée. C'est ce que l'on appelle « le paradoxe du voyageur » qui met plus de temps avant et après son voyage en LGV (situation courante en ce qui concerne les déplacements aériens sur les moyens-courriers) pour arriver à sa destination. Le « paradoxe du voyageur » est d'autant plus accentué que les LGV sont rentables avec un arrêt tous les 300 km, au-delà, la SNCF est concurrencée par le transport aérien.

Plan pour l'analyse de document :

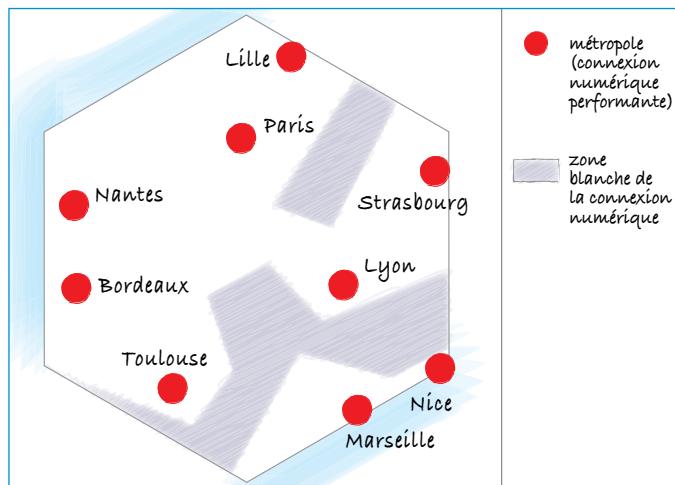
- Des espaces très accessibles grâce aux LGV
- Des espaces marginalisés par les LGV
- Une carte qui présente des limites

## ■ Intégrer des schémas dans une réponse à une question problématisée

### 1. Titre : Des mobilités urbaines multiples



### 2. Titre : Une fracture numérique des territoires français



**3.** Il est possible de proposer un schéma à l'échelle locale, comme celui réalisé dans l'activité p. 219.