

Thème 2. La France contemporaine - Géographie

Sujet d'étude

Les transports, enjeu(x) d'aménagement et d'équité (4 heures)

En se situant aux échelles qui paraissent pertinentes (commune, intercommunalité, département, région), on montre l'importance des transports **pour la vie quotidienne des habitants**, le **développement des territoires** et les **choix des acteurs politiques**.

Le traitement de ce sujet d'étude prend appui sur au moins un exemple concret.

Séance 1. Les transports au quotidien

durée : 1h

Objectifs :

Notions : territoire, déplacement, flux, mobilité, transport, acteurs, plan de déplacement urbain

Capacités et méthodes :

Analyser des affiche

Prendre des notes

Utiliser le manuel comme outil de lecture complémentaire du cours

Développer un discours oral ou écrit construit et argumenté, le confronter à

d'autres points de vue

Participer à la progression du cours en intervenant à la demande du professeur

ou en sollicitant des éclairages ou explications si nécessaire

Documents :

Quels sont les besoins des Français en matière de transport ? Comment les acteurs politiques répondent-ils à la croissance des déplacements ?

Exercice 1. se déplacer au quotidien

1. *Quels sont les motifs de déplacement dans l'agglomération stéphanoise ?*

Les **déplacements** dits contraints (domicile – travail et domicile – études) représentent plus d'un quart des déplacements.

2. *Quel mode de transport est privilégié ?*

La voiture particulière est utilisée de manière prépondérante par les habitants du bassin de vie stéphanois pour leurs déplacements quotidiens puisqu'elle assure **63% de ces déplacements**. Son utilisation varie en fonction des secteurs de résidence, ainsi elle n'est utilisée que pour 56% des déplacements des habitants de Saint-Etienne Métropole alors qu'elle est utilisée pour plus de **70% des déplacements des habitants des autres secteurs**.

La marche à pied est le deuxième mode le plus utilisé avec plus d'un déplacement sur quatre. Ce mode est bien entendu privilégié pour les déplacements de courte distance puisque 77 % des déplacements de moins de 1 km sont effectués à pied.

Les transports collectifs sont utilisés pour 8% des déplacements des résidents de l'ensemble de l'enquête. Le tramway est très utilisé puisqu'à lui seul il représente presque 3% de l'ensemble des déplacements. Ce sont les

habitants de la ville de Saint-Etienne qui utilisent le plus les transports collectifs avec 15% des déplacements alors que dans les autres secteurs la part modale est comprise entre 3 et 7%.

3. Comment s'organisent les déplacements au sein de l'agglomération stéphanoise ? Ces déplacements se limitent-ils à l'agglomération stéphanoise ?

très forte polarisation
plus on s'éloigne de Saint-Etienne métropole
plus les déplacements de proximité diminuent

Ces déplacements contraints sont souvent les plus longs. En effet, sur l'ensemble de l'enquête, un déplacement domicile – travail fait environ 8,5km. Cette distance est très variable en fonction du secteur de résidence puisqu'un habitant de Saint-Etienne Métropole parcourt en moyenne 6,6km pour se rendre au travail, alors que cette distance est presque doublée pour les habitants de Loire Forez, la Jeune Loire ou le Pays de Saint-Galmier avec respectivement 11,9 km pour les deux premiers et 10,5 km pour le dernier.

4. Comment évoluent les déplacements quotidiens ? comment expliquer cette évolution ?

En vingt ans, la longueur moyenne des déplacements réalisés par les habitants d'une agglomération a augmenté de l'ordre de 10%, pour atteindre environ 5 km.
Les personnes consacrent toujours une heure par jour à leurs déplacements, mais elles vont de plus en plus loin.

Cette évolution peut s'expliquer par **l'étalement urbain (périurbanisation)** et la dissociation géographique lieu de résidence/lieu de travail qui accentue le phénomène de **migrations pendulaires**.
On peut aussi expliquer ce phénomène par la démocratisation de l'accès à la voiture individuelle et l'insuffisance des modes de transport collectif.

5. Quels sont les problèmes suscités par cet essor de la mobilité ?

problème économique : le coût des déplacements qui peut impacter le niveau des ménages
problème de sécurité : augmentation des risques d'accident
problème écologique : augmentation de la pollution
problème de fluidité du trafic

Exercice 2. Les politiques de développement des transports

1. Qui sont les acteurs des politiques de développement des transports ?

les services déconcentrés de l'Etat/collectivités territoriales

politiques nationales/plan de déplacement urbain (PDU)

2. Quels sont les objectifs qu'ils se fixent ?

sécurité
désenclavement/égalité (personne à mobilité réduite, personnes âgées/population pauvres)
compétitivité des territoires
environnement

décongestion du trafic

logique de développement durable : compétitivité des territoire, équité, préservation de l'environnement

3. Comment font-ils évoluer la politique des transports ?

favoriser les modes de déplacements doux

favoriser les transports collectifs

favoriser l'autopartage et le covoiturage

favoriser l'intermodalité

II. le projet autoroutier A45 : un projet controversé

Faut-il construire l'autoroute A45 ?

Exercice 1. Le projet et ses acteurs

1. Le projet

A45 : projet construction d'une **autoroute payante** qui va relier Saint-Etienne à Lyon (d'une distance de 45 km) - La Fouillouse - Saint-Etienne - Brignais - qui devrait réduire le temps de trajet à 30 minutes

construction complexe et coûteuse en raison des nombreuses infrastructures à construire : 11 viaducs/4 tunnels (relief accidenté/montagnes et vallées)

2. La justification du projet

L'A47 (qui relie Saint-Etienne à Lyon) n'est pas adaptée à la réalité du trafic : une nationale transformée en 2X2 voies ; elle est sinueuse, inondable ; la vitesse est limitée à 90/ elle est saturée (des embouteillages aux heures de pointe)

3. Un financement public et privé

un financement essentiellement public (800 millions) : l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de la Loire, Saint-Etienne métropole

un financement privé : la société d'autoroute Vinci (400 millions)

Exercice 2. Les enjeux du projet

1/2. Les acteurs du projets et leurs arguments

	Qui sont-ils ?	Quels sont leurs arguments
Les opposants	Habitants et les maires des communes concernés par le tracé Des agriculteurs	Argument financier : autoroute couteuse et qui sera payante (donc discriminante) Argument écologique : destruction d'espaces naturels et menaces sur des espèces animales/une incitation à rouler plus et donc à polluer plus Argument économique : mise en péril de nombreuses activités (agricoles, touristiques) Argument patrimonial : mise en danger de l'aqueduc romain du Gier Argument technique : une autoroute inutile qui se termine par un bouchon (à Brignais)
Les partisans	Les entreprises du département de la Loire et de nombreux élus	Argument économique Perspectives de développement (de nombreuses devraient venir s'installer dans le département de la Loire) La saturation de l'A47 : une catastrophe économique pour les entreprises de la Loire (qui ne sont plus compétitives) : rendez-vous manquées, des commandes perdues, des pénalités de retard...(500 millions d'euros les pertes économiques générées par l'A47)

3. Des moyens variés

traditionnels : manifestations, campagnes d'affichage, presse écrite et audio-visuel

nouveaux : utilisation d'internet et des réseaux sociaux