

# THÈME 3

## DES MOBILITÉS GÉNÉRALISÉES

NOTIONS, VOCABULAIRE ET REPÈRES SPATIAUX À MAÎTRISER À L'ISSUE DU THÈME.....	1
INTRODUCTION DU THÈME.....	2
<b>I. LES MIGRATIONS INTERNATIONALES (QUESTION 1) .....</b>	<b>2</b>
INTRODUCTION.....	2
A. ÉTUDE DE CAS : LA MÉDITERRANÉE, INTERFACE MIGRATOIRE (L'EXEMPLE DE L'ÎLE DE LAMPEDUSA) .....	2
B. À L'ÉCHELLE MONDIALE, ASPECTS, FACTEURS ET IMPACTS DES FLUX MIGRATOIRES .....	2
1. <i>Aspects</i> .....	2
2. <i>Facteurs</i> .....	3
3. <i>Impacts</i> .....	3
<i>Conclusion</i> .....	4
<b>II. LES MOBILITÉS TOURISTIQUES INTERNATIONALES (QUESTION 2) .....</b>	<b>4</b>
INTRODUCTION.....	4
A. ASPECTS .....	4
B. FACTEURS .....	4
C. IMPACTS .....	5
1. <i>Extension de l'œcoumène touristique</i> .....	5
2. <i>Un secteur économique important, mais fragile</i> .....	5
3. <i>Une forte empreinte sur les territoires</i> .....	5
<b>III. MOBILITÉS, TRANSPORTS ET ENJEUX D'AMÉNAGEMENT EN FRANCE (QUESTION 3) .....</b>	<b>6</b>
INTRODUCTION.....	6
A. DES MOBILITÉS DE TOUTES NATURES .....	6
B. DES RÉSEAUX ET DES ENJEUX .....	6
1. <i>Les réseaux de transports français</i> .....	6
2. <i>Des enjeux d'aménagement</i> .....	6
<b>CONCLUSION : RÉVISIONS .....</b>	<b>7</b>

### Notions, vocabulaire et repères spatiaux à maîtriser à l'issue du thème

#### Notions

- Acteur, mondialisation, territoire, transition (notions transversales à l'ensemble des thèmes)
- Migration, mobilité, tourisme

#### Repères spatiaux

Ils intègrent ceux qui ont été vus au collège :

- Les 5 pays où la part des migrants est la plus élevée dans le monde ;
- Les 5 pays qui accueillent le plus de réfugiés dans le monde ;
- Les 5 pays dont la part des remises dans le PIB est la plus élevée dans le monde ;
- Des frontières « fermées » aux clandestins (États-Unis/Mexique, Grèce/Turquie...);
- Les 5 premiers pays d'accueil des touristes internationaux dans le monde ;
- Les 5 premiers pays recevant les recettes touristiques les plus élevées dans le monde ;
- Les 5 premiers aéroports en termes de passagers internationaux ;
- Les sites du patrimoine mondial de l'UNESCO les plus visités dans le monde ;
- Des exemples d'espaces touristiques situés dans les marges de l'œcoumène touristique (Arctique, Antarctique...);
- Le réseau des lignes à grande vitesse en France ;
- Les 5 premiers aéroports français en termes de trafic de passagers ;
- Les principales métropoles qui comptent un réseau de métro ou de tramway ;
- Des exemples de réseaux de transports transfrontaliers (tramway transfrontalier entre Strasbourg et l'Allemagne, Léman Express entre la France et la Suisse).

# THÈME 3

## DES MOBILITÉS GÉNÉRALISÉES

Manuel p.198-255

1. Titre thème 2

### Introduction du thème

2. Introduction

**Problématiques p.198-199-** Le monde est profondément transformé par les mobilités **-Notion p.210**. Celles-ci peuvent être motivées par de nombreux facteurs (fuir un danger, vivre mieux, travailler, étudier, s'enrichir, visiter...). L'objectif du thème 3 est d'étudier les conséquences spatiales de la généralisation des mobilités des êtres humains à la surface de la Terre en identifiant leur diversité spatio-temporelle, les raisons de leur généralisation mais également la manière dont ces mobilités traduisent et permettent l'émergence d'un monde en transition.

**Quels sont les formes, les acteurs et les impacts territoriaux des migrations et des mobilités internationales croissantes ?**

### I. Les migrations internationales (Question 1)

3. Titre I + Sommaire

**Problématiques p.201 + Cartes enjeux p.202-203. Quelles migrations internationales ?**

#### Introduction

4. Introduction

Les flux migratoires internationaux représentent des enjeux très différents (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques), tant pour les espaces de départ que pour les espaces d'arrivée. Ils sont marqués par une grande diversité d'acteurs et des mobilités aux finalités contrastées (migrations de travail, d'études, migration forcée, réfugiés...). Ils font l'objet de politiques et de stratégies différentes selon les contextes.

**Quelles sont les principales caractéristiques des migrations internationales ? Quels sont les impacts de ces migrations sur les espaces de départ, de transit et d'arrivée ?**

#### A. Étude de cas : la Méditerranée, interface migratoire (l'exemple de l'île de Lampedusa)

5. Exercice 3.1

**EDC p.204-205. La Méditerranée, un bassin migratoire. Exercice 3.1. Étude de cas : Lampedusa**

#### B. À l'échelle mondiale, aspects, facteurs et impacts des flux migratoires

6. Exercice 3.2

**Cours 1 p.208. Des sociétés mobiles, des migrations mondialisées. Exercice 3.2. Caractériser les flux migratoires internationaux**

#### 1. Aspects

7. Carte 1 p.202 + Lien

**Carte 1 p.202. De plus en plus de migrants internationaux dans le monde et dans la majorité des États-** Dans un monde de plus en plus interdépendant, presque toutes les régions du monde sont concernées par le départ, l'arrivée et/ou le transit de migrants internationaux<sup>1</sup> **-Notion p.208**. Si un nombre croissant de personnes émigrent vers d'autres pays **-Chiffres p.208**, la population mondiale ne compte que 3,4% de migrants internationaux (contre 10% environ en 1914, par exemple).

<sup>1</sup> Migrant international : personne qui réside de manière permanente hors de son pays natal depuis plus d'un an.

**Doc.2 p.203. Les grands flux migratoires dans le monde-** La mondialisation des migrations s'accompagne paradoxalement d'une forte polarisation : 52% des migrants vivent dans 10 pays en 2019). Néanmoins, les directions des migrations évoluent et sont le reflet d'un monde en recomposition :

- On observe une régionalisation des flux migratoires, à travers les complémentarités entre zones de départ et d'accueil au sein d'une même région : continent américain, Asie / Moyen-Orient, espace euro-méditerranéen...).
- Les pôles dominants des Nord (Europe, Amérique du Nord) restent les principales destinations, mais les pays des Suds reçoivent des flux de plus en plus considérables.

## 2. Facteurs

### 9. Des facteurs multiples

Les facteurs qui poussent à partir sont multiples (raisons individuelles, familiales, politiques, économiques...) et ils ne peuvent pas se limiter à une simple distinction entre migrations volontaires et forcées. Si la quête d'un travail ou d'un travail mieux rémunéré reste la raison principale des départs, des personnes migrent également pour étudier **-doc.2 p.209. Erasmus+, pour des mobilités d'études intra-européennes**, fuir la famine, la guerre, l'oppression, les effets du dérèglement climatique, etc.

### 10. Docs. 2 et 4 p.212-213 + Vidéo HCR

La grande majorité des migrants se déplacent avec un visa et sont « en règle », à la différence d'une minorité de migrants « irréguliers » -NB. Certains d'entre eux obtiennent le statut légal de réfugiés, protégé par la Convention de Genève **-Demandeur d'asile, réfugié. Définitions p.208 + Dossier p.212-213. L'UNHCR face au drame des Rohingyas + Lexique p.284.**

Chaque migrant présente donc sa propre expérience migratoire qui se réalise à des échelles spatio-temporelles différentes (avec des phases de circulation, de franchissements, d'arrêts ou de retours) et qui peut faire intervenir des acteurs variés (ambassades, mafias, passeurs, ONG venant en aide aux migrants, membres d'une diaspora déjà installés dans le pays d'accueil...).

## 3. Impacts

**Cours 2 p.210. Vers une gestion mondiale et durable des migrations ? Paragraphes A+B.**

### 11. Espaces de départ et d'arrivée : schéma

Les conséquences des flux migratoires internationaux sont multiples pour les espaces de départ et d'arrivée.

### 12. Espaces émetteurs

Pour les pôles émetteurs de migrants, les effets sont multiples : il y a certes les effets bénéfiques de la formation à l'étranger, mais il y a aussi la fuite des cerveaux, qui représente une perte de capital humain et un obstacle au développement. Toutefois, les remises<sup>2</sup>, sont devenues une source de devises majeure pour certains pays (Philippines, Mexique...) et participent à l'essor économique et social de certains territoires **-Chiffres p.210. Envois de fonds des migrants vers leurs pays d'origine.**

### 13. Espaces récepteurs

Dans le même temps, les pôles récepteurs bénéficient des migrations pour répondre à leurs besoins de main-d'œuvre **-doc.3 p.211. Le rôle essentiel des migrations internationales dans les pays du Golfe** et n'hésitent pas à mettre en place des politiques de sélection **-doc.4 p.211. Les conditions à remplir pour s'installer au Canada.** Face à l'augmentation des migrations irrégulières, on assiste à un « cloisonnement du monde » **-doc clé p.209. Des migrants tentent d'entrer en Europe par le club de golf de Melilla-** qui transforme certaines frontières en véritables « barrières anti-migrants » pour certains pays récepteurs (mur entre les États-Unis et le Mexique) ou de transit (frontière entre la Hongrie et la Serbie) **-Carte 3 p.203. Depuis 2000, les obstacles aux frontières se sont multipliés pour les migrants<sup>3</sup>.**

<sup>2</sup> Remises : transferts financiers réalisés par les migrants vers leur pays de départ.

<sup>3</sup> Ces « murs » érigés le long des frontières internationales représentent plus de 10% du linéaire mondial de frontières.

En outre, les migrations favorisent la circulation des capitaux, des savoirs, des idées, des pratiques culturelles entre espaces de départ et d'arrivée.

## Conclusion

*Cours 2 p.210. Vers une gestion mondiale et durable des migrations ? Paragraphe C.*

La fermeture des frontières aggrave la mortalité des migrants. Entre 2014 et 2022, l'OIM (Organisation Internationale pour les Migrations, dépendante de l'ONU) estime que plus de 50 000 personnes dans le monde ont perdu la vie au cours de leur périple migratoire<sup>4</sup>. Même si les États restent maîtres de leurs législations migratoires, le besoin d'une régulation mondiale se fait cruellement ressentir.

14-15. Doc. clé p.211

Des organisations intergouvernementales comme l'OIM s'efforcent de construire une gouvernance et un droit international des migrants pour le bénéfice de tous. L'ONU a adopté en 2018 un pacte mondial pour des « migrations plus sûres » -*doc. clé p.211. Vers une gestion internationale des migrations ?*

## II. Les mobilités touristiques internationales (Question 2)

### Introduction

16. Titre II + Sommaire  
17. Introduction

*Problématiques p.219-* Le tourisme correspond à un moment de l'histoire. En gestation depuis la Renaissance, mais structuré et internationalisé à partir des XVIIIe-XIXe siècles, il produit une rupture avec les mobilités qui existaient auparavant. Avec le développement et l'évolution des modes de transports, les mobilités touristiques internationales sont en ce début de XXIe siècle en plein essor, et se diffusent au-delà des foyers touristiques majeurs.

**Les mobilités touristiques : quels flux et quels impacts spatiaux ?**

### A. Aspects

18. Tableau OMT + lien

Ces dernières décennies ont été marquées par une massification du tourisme international. En 2013, le cap du milliard de touristes internationaux<sup>5</sup> par an a été franchi dans le monde, et leur nombre ne cesse d'augmenter (1,285 milliards en 2023 selon l'OMT -Organisation mondiale du tourisme) -*Chiffres p.228.*

On assiste à l'avènement d'un tourisme de masse mondialisé et individualisé fondé à la fois sur l'accès du plus grand nombre au tourisme et sur l'individualisation des pratiques touristiques : tourisme de loisirs et de culture (55%), tourisme d'affaires (13%), déplacements familiaux et de santé (27%), etc.

### B. Facteurs

19. Schéma

L'augmentation des mobilités touristiques internationales s'explique notamment par :

- L'avènement du transport à bas coût (*low cost*) qui propose des tarifs plus abordables. Dans un système global de mobilités, les touristes internationaux peuvent se déplacer entre les 3 200 aéroports comptabilisés à la surface de la Terre, certains étant de véritables hubs (Dubai, Singapour...) utilisés par de puissantes compagnies aériennes.
- Une expansion de la classe moyenne dans les pays émergents -*Lexique p.284*, même si les touristes internationaux proviennent majoritairement d'Amérique du Nord, du Japon, d'Europe.
- La recherche d'exotisme et d'altérité, liée à la circulation continue d'images.

<sup>4</sup> Cf. <https://www.iom.int/fr/news/loim-deploire-50-000-deces-de-migrants-recenses-travers-le-monde>

<sup>5</sup> Touriste international : personne qui franchit au moins une frontière et qui passe au moins une nuit (et moins d'un an) hors de son territoire d'origine.

## C. Impacts

### 1. Extension de l'œkoumène touristique<sup>6</sup>

20. Carte 1 p.220  
21. Corrigé  
22. Exercice 3.3.

Si les mobilités touristiques sont encore fortement polarisées<sup>7</sup>, des foyers nouveaux comme la région Asie-Pacifique et l'Afrique connaissent les plus fortes progressions d'arrivées ces dernières années *-carte 1 p.220. Des flux touristiques mondialisés mais concentrés sur quelques pôles majeurs + Méthode p.236-237 - Exercice 3.3. Croquis : les mobilités touristiques internationales.*

23. Carte 3 p.221

À l'échelle mondiale, l'œkoumène touristique s'est considérablement étendu depuis la naissance du tourisme au XVIIIe siècle en Europe ; aujourd'hui, peu de lieux dans le monde sont totalement ignorés du tourisme *-carte 3 p.221. La croissance inégale du tourisme mondial.* La diversification des modes de transports permet une mise en tourisme de périphéries peu anthropisées : Cf. les croisières qui rallient désormais l'Arctique ou l'Antarctique.

### 2. Un secteur économique important, mais fragile

24. notion p.228  
+ statistique

Les mobilités touristiques internationales alimentent un secteur d'activité important (10% des emplois et du PIB mondiaux) et une puissante chaîne de valeur touristique *-Définition + Notion p.228 + Dossier p.232-233. Accorhotels : un acteur du tourisme international.* Pour plus d'un tiers des États dans le monde, le tourisme est la principale source de devises *-Chiffres p.230.*

Toutefois, la puissance de cet essor ne doit pas masquer les vulnérabilités de ce secteur économique, qui peut connaître des effondrements spectaculaires quand des conflits armés, des catastrophes naturelles, des crises politiques, sanitaires ou autres se produisent.

### 3. Une forte empreinte sur les territoires

À l'échelle locale, les touristes se concentrent dans des lieux spécifiques qui se multiplient à la surface de la Terre :

- Le tourisme urbain est essentiellement capté par les villes au patrimoine remarquable, et par les plus grandes métropoles mondiales qui allient des offres culturelles, commerciales et de loisirs *-doc.2 p.229. Palmarès des villes touristiques*

25. Carte 2 p.221  
+ doc.1 p.229

- Le tourisme de loisirs privilégie les bords de mer ensoleillés et les montagnes enneigées. Ces pôles touristiques forment de grandes concentrations régionales sur les rubans littoraux ou les îles *-carte 2 p.221. Les îles, au cœur du tourisme balnéaire,* ou bien des isolats *-définition p.228,* fréquents dans les pays des Suds. Les stations balnéaires et les stations de ski nécessitent de lourds investissements : résidences hôtelières, logements, installations de loisirs... *-doc.1 p.229. La station balnéaire de Cancun (Mexique).* Elles ont un fort impact environnemental.

26. Carte 2 p.221  
+ doc.1 p.229

L'essor du tourisme de masse n'a pas que des effets bénéfiques. En effet, sont à déplorer les dégradations du patrimoine naturel<sup>8</sup> *-doc.4 p.231. Développement des croisières dans des espaces fragiles,* les phénomènes d'acculturation, la hausse des prix du logement et la muséification de certains centres-villes historiques avec le départ des habitants et des commerces de proximité. Certaines populations locales dénoncent les méfaits du surtourisme et expriment leur désaccord, comme à Venise *-Sujet p.238. Gérer les mobilités touristiques, un défi majeur pour Venise,* à Dubrovnik *-Débat p.234-235. Le tourisme à Dubrovnik : bienfait ou fléau ?* ou à Barcelone *-doc.5 p.231. Barcelone, manifestation contre le surtourisme, 2017,* poussant les autorités locales à prendre des mesures réglementaires.

<sup>6</sup> L'œkoumène désigne, depuis la Grèce antique, la partie habitée et exploitée de la surface terrestre. Voyages, découvertes, colonisations n'ont cessé de le faire reculer. Et le tourisme y a contribué et y contribue de plus en plus.

<sup>7</sup> L'Europe, ancien foyer touristique, reçoit encore la moitié des arrivées internationales de touristes.

<sup>8</sup> L'hyperconcentration de touristes dans certains lieux nécessite la mise en place de quotas d'accueil (Cf. l'île de Santorin en Grèce).

### III. Mobilités, transports et enjeux d'aménagement en France (question 3)

#### Introduction

27. Titre II + Sommaire  
28. Introduction

*Problématiques p.241*- Quotidiennes, saisonnières ou encore ponctuelles, les mobilités sont multiples en France. Elles répondent à des motivations diverses et rendent compte aussi d'inégalités socioéconomiques et territoriales.

**En France, quels sont les liens entre les mobilités, les équipements et les politiques actuelles d'aménagement des territoires aux objectifs multiples ?**

#### A. Des mobilités de toutes natures

29. Chiffres +  
notion p.244

En moyenne, les Français se déplacent 10 heures et parcourent 400 kilomètres chaque semaine, tous moyens de transports confondus *-Chiffres p.244*. Caractérisés par un mode d'habiter polytopique qui consiste à pratiquer différents lieux, les individus qui composent la société française<sup>9</sup> se déplacent pour de multiples raisons dans et hors de leur espace du quotidien *-Notion p.244* :

- Les mobilités pendulaires concernent une grande partie de la population française. Les déplacements des actifs vers leurs lieux de travail sont majoritaires *-Carte 2 p.243. Des mobilités à toutes les échelles*, mais les mobilités quotidiennes concernent aussi d'autres lieux (écoles, loisirs, commerces), qui font émerger des chaînes de déplacement ou des « mobilités triangulaires ».
- Les mobilités résidentielles correspondent aux déménagements, qui s'opèrent à des échelles diverses.
- Les mobilités touristiques, qui s'effectuent sur de plus longues distances et plutôt pour des motifs récréatifs, sont concentrées dans le temps (weekends, vacances scolaires...) et dans certains espaces (les littoraux plutôt l'été ou les massifs montagneux l'hiver).

#### B. Des réseaux et des enjeux

Toute réflexion sur les mobilités est fortement liée à la question des réseaux de transports.

##### 1. Les réseaux de transports français

30-31. Carte p.242  
+ Questions

La France possède un réseau de transport performant structuré par la grande vitesse et de plus en plus interconnecté aux réseaux européens *-Carte 1 p.242*. *La France, un réseau de communication ouvert sur l'Europe et le monde*.

À l'échelle nationale, les plus grandes métropoles du territoire sont reliées entre elles, et surtout à Paris, par des axes majeurs (Lille/Paris/Lyon/Marseille, Paris/Strasbourg, Paris/Bordeaux) qui concentrent différents modes de transport (autoroutes, TGV...). L'insertion dans le réseau européen de transports progresse, par exemple avec la LGV Lyon-Turin, ou le Léman Express, qui facilite les mobilités transfrontalières entre la France et la Suisse.

À l'échelle locale, si les transports publics organisent généralement les déplacements aux centres des grandes villes, la voiture individuelle est le mode de transport le plus utilisé dans le reste du territoire et notamment dans les espaces périurbains.

##### 2. Des enjeux d'aménagement

32-33. Doc.1 p.245  
+ Questions

*Doc clé 1 p.245. L'accessibilité du territoire français*- La mobilité reflète également des inégalités socioéconomiques au sein de la population : les territoires en France sont inégalement accessibles à toutes les échelles. Dans ces conditions, l'aménagement des territoires doit poursuivre des objectifs apparemment contradictoires :

<sup>9</sup> On observe l'existence de différents profils d'individus (actifs, adolescents, retraités...), qui présentent une grande variété des durées, des distances parcourues ou des modes de transport utilisés.

- Dans un objectif d'équité, il doit aussi réduire les inégalités liées notamment à l'accès aux transports, et ce à toutes les échelles. Cf. par exemple le principe de continuité territoriale qui vise à faciliter les déplacements entre la métropole et des territoires plus ou moins éloignés (Corse, territoires ultramarins...)

34. Exercice 3.4

- Dans un objectif de compétitivité, il doit veiller au renforcement de l'accessibilité des territoires *-Exercice 3.4. Le pôle d'échanges multimodal (PEM)*

*Nice Saint-Augustin.*

D'autres contradictions peuvent également se manifester :

- De grands projets comme la nouvelle route du littoral à La Réunion font l'objet de débats concernant leur coût ou leurs conséquences environnementales *-Débat p.250-251. La nouvelle route du littoral : aménagement vital ou catastrophe environnementale pour la Réunion ?*

35-36. La ville du quart d'heure

- Dans le même temps, la promotion de mobilités plus respectueuses de l'environnement, est désormais une priorité, comme en témoignent par exemple les aménagements décidés à Strasbourg *-dossier p.248-249. Un enjeu majeur à Strasbourg : développer les mobilités durables*, ou l'émergence du concept de « ville du quart d'heure », théorisé par l'universitaire Carlos Moreno.

## Conclusion : révisions

37. Conclusion / Révisions

### Question 1

« Vérifier ses connaissances » p.217, « Préparer le bac » p.214-216

### Question 2

« Vérifier ses connaissances » p.239, « Préparer le bac » p.236-238

### Question 3

« Vérifier ses connaissances » p.255, « Préparer le bac » p.236-238