



VOIE GÉNÉRALE ET TECHNOLOGIQUE

2^{DE}

1^{RE}

T^{LE}

Géographie

ENSEIGNEMENT

COMMUN

THÈME 3 : DES MOBILITÉS GÉNÉRALISÉES (12-14 HEURES)

Questions	Commentaire
Les migrations internationales. Les mobilités touristiques internationales.	Le monde est profondément transformé par les mobilités. Celles-ci peuvent être motivées par de nombreux facteurs (fuir un danger, vivre mieux, travailler, étudier, s'enrichir, visiter...). 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. Avec le développement et l'évolution des modes de transports, les mobilités touristiques internationales sont en plein essor et se diffusent au-delà des foyers touristiques majeurs.
Études de cas possibles : La mer Méditerranée : un bassin migratoire. Dubai : un pôle touristique et migratoire. Les mobilités d'études et de travail intra-européennes. Les États-Unis : pôle touristique majeur à l'échelle mondiale	
Question spécifique sur la France La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement.	Quotidiennes, saisonnières ou encore ponctuelles, les mobilités sont multiples en France métropolitaine et ultramarine. Elles répondent à des motivations diverses et rendent compte aussi d'inégalités socioéconomiques et territoriales. L'étude de la configuration spatiale des réseaux de transport et des réseaux numériques de communication invite à analyser les formes de la mobilité. Elle met en évidence la mise en concurrence des territoires en fonction de leurs atouts, mais également de la distance-temps qui les sépare des principaux pôles économiques, administratifs et culturels. En jouant avec les échelles, l'étude des transports et des mobilités permet d'appréhender, d'une part, les enjeux de l'aménagement des territoires, de la continuité territoriale et de l'insertion européenne ainsi que, d'autre part, la transition vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement.

Notions :

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

Sens général du thème en classe de seconde

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** (augmentation des migrations entre les pays des Suds, émergence de migrations climatiques, croissance des mobilités touristiques depuis les pays émergents, multiplication des mobilités douces...).

Dans un monde composé de « **sociétés à individus mobiles** » (M. Stock) où le tourisme est devenu un « **genre commun** » (M. Lussault), on constate une mobilité géographique accrue des êtres humains pour l'essentiel de leurs pratiques. Les migrations et les mobilités touristiques internationales sont les deux entrées à privilégier ici. Dans les deux cas, ces déplacements poussent les individus à quitter, de manière temporaire ou définitive, leur **espace du quotidien** et les obligent à franchir au moins une **frontière**, action qui est plus ou moins facilitée selon les individus (touristes, migrants légaux, migrants irréguliers...). Dans le monde, les migrations internationales sont quantitativement très inférieures aux mobilités touristiques internationales. Face à une **individualisation** croissante des comportements, une réflexion sur la diversité des raisons qui poussent les individus à se déplacer est indispensable et doit insister sur la pluralité et la complexité des motivations. Souvent, les touristes ou la majorité des migrants empruntent les mêmes infrastructures, comme les aéroports, pour aller et venir. Mais les mobilités des migrants irréguliers peuvent favoriser le renforcement de certaines frontières ou l'apparition d'espaces de confinement. Les mobilités et migrations sont révélatrices d'un monde en **transition**. Ainsi, la direction des mobilités ou la forte croissance de touristes internationaux originaires des pays émergents traduisent un enrichissement inégal de la population mondiale tandis que l'augmentation des rejets de CO₂ liée au tourisme de masse interroge.

La question spécifique sur la France permet d'élargir la réflexion en intégrant les mobilités quotidiennes ou saisonnières étudiées dans un pays riche et développé qui reste la première destination touristique mondiale. Comme dans tous les États, les mobilités sont révélatrices d'inégalités entre les individus (actifs, jeunes, retraités...) et les territoires, lesquels sont mis en concurrence notamment selon leur **accessibilité**. À l'heure de la métropolisation et de l'insertion européenne, elles interrogent également sur les finalités de **l'aménagement des territoires** à différentes échelles et sur la place donnée aux mobilités plus durables.

La place du thème dans la scolarité

Les notions développées par ce thème ont été abordées au cours des cycles 3 et 4. Une partie des motivations qui expliquent les migrations comme les inégalités de développement sont également présentées dans le thème 2 du programme de seconde.

Retrouvez éduscol sur



Le thème 1 du programme de la classe de 6^e « **Habiter une métropole** » permet d'opérer, à l'échelle locale, une première distinction entre différentes formes de mobilités. Ainsi, les grandes métropoles attirent des habitants d'origines diverses qui peuvent être des migrants (populations venues des campagnes voisines, migrants internationaux) ou des touristes qui vont habiter la métropole de manière différenciée. Un lien avec les moyens de transports et numériques est déjà mis en place ici puisqu'ils permettent aux habitants de la métropole de parcourir les espaces métropolitains.

C'est surtout avec le thème 2 du programme de 4^e intitulé « **Les mobilités humaines transnationales** » qu'une véritable distinction entre les deux principales composantes des mobilités humaines contemporaines (les migrations internationales et les mobilités touristiques) est présentée aux élèves à l'échelle mondiale. Cette séparation insiste sur l'importance et la diversité des mobilités et sur leurs impacts territoriaux. Toutefois, alors que dans le programme de 4^e les mobilités humaines sont analysées comme une composante majeure de la mondialisation, ces mobilités doivent être pensées dans un monde en transition dans le programme de seconde.

Concernant la question spécifique sur la France qui doit analyser les liens entre les « **mobilités, transports et enjeux d'aménagement** », ces thématiques ont été étudiées de manière fragmentée dans les trois thèmes du programme de 3^e. Ainsi, le thème 1, intitulé « **Dynamiques territoriales de la France contemporaine** », permet d'aborder les mobilités quotidiennes dans les aires urbaines. Les enjeux liés à l'aménagement des territoires et notamment la réduction des inégalités concernant l'accès aux transports sont étudiés dans le cadre du thème 2 « **Pourquoi et comment aménager le territoire ?** ». Enfin, les conséquences spatiales de l'insertion européenne qui stimulent les mobilités humaines dans des régions qui deviennent transfrontalières sont analysées dans le thème 3 « **La France et l'Union européenne** ».

Ainsi, les élèves maîtrisent à la fin de leur scolarité **dans les cycles 3 et 4** les repères spatiaux suivants :

À l'échelle mondiale :

- les grandes régions de départ des migrants dans les « Suds » et dans les « Nords » ;
- les grandes régions d'arrivée des migrants dans les « Suds » et dans les « Nords » ;
- les grandes aires touristiques du monde ;
- les grands repères physiques (mers, océans, continents) ;
- quelques frontières, zones de passages mais aussi de contrôles (en lien avec l'étude de cas traitée en 4^e).

À l'échelle de la France :

- une dizaine d'aires urbaines françaises parmi les plus peuplées ;
- la distribution de la population, les principaux espaces fortement peuplés ;
- des points d'entrée du territoire comme des ports et des aéroports, des interfaces frontalières, des façades maritimes ;
- les axes de transport ;
- les grands traits de l'organisation du territoire national ;
- un exemple de région transfrontalière.

Retrouvez éduscol sur



Problématique générale du thème

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

Articulation des questions avec le thème

Les migrations internationales

Dans un monde de plus en plus interdépendant, les **migrations internationales** sont devenues un enjeu mondial au XXI^e siècle. Presque toutes les régions du monde sont concernées par le départ, l'arrivée et/ou le transit de **migrants internationaux** c'est-à-dire de personnes qui résident de manière permanente hors de leur pays natal depuis plus d'un an. Aujourd'hui, 35 humains sur 1 000 sont des migrants internationaux mais, si les habitants dans leur immense majorité continuent de vivre dans leur pays de naissance, un nombre croissant de personnes migrent vers d'autres pays. Les facteurs qui poussent certains êtres humains à partir sont multiples et ils ne peuvent pas se limiter à une simple distinction entre **migrations volontaires et forcées**. Les motivations doivent surtout être analysées dans un cadre qui articule raisons individuelles et familiales, politiques et économiques. Si la quête d'un travail ou d'un travail mieux rémunéré reste la raison principale des départs, des personnes migrent également pour fuir la famine, la guerre, la sécheresse ou la montée des eaux. De fait, la figure du migrant n'est pas unique et elle peut même évoluer au cours du déplacement. Si la grande majorité des migrants se déplacent avec un visa, les autres sont des migrants irréguliers dont certains obtiennent le statut légal de **réfugiés**, protégé par la Convention de Genève. Dès lors, chaque migrant présente ses propres **parcours et expérience migratoires** qui se réalisent dans des espaces et des temporalités différents et qui peuvent faire intervenir, selon la situation du migrant, des acteurs plus ou moins nombreux (ambassades, mafias, **passeurs**, ONG venant en aide aux migrants, membres d'une **diaspora** déjà installés dans le pays d'accueil...). Les parcours migratoires intègrent ainsi des phases de circulation, de franchissements ou bien même d'arrêts ou de retours. À l'échelle mondiale, les directions des migrations évoluent et sont le reflet d'un monde en transition. Les pays du Nord (Europe, États-Unis/Canada) restent des destinations attractives mais **les pays du Sud sont en passe de recevoir autant de migrants** du fait de la diversification des migrations. La mondialisation des migrations s'accompagne paradoxalement d'une **forte polarisation** (52 % des migrants vivent dans 10 pays en 2019) et d'une **régionalisation des flux migratoires** avec la mise en place de complémentarités entre zones de départ et d'accueil au sein d'une même région (continent américain, Asie du Sud-Est, espace euro-méditerranéen...). Les conséquences des flux migratoires internationaux sont multiples pour les espaces de départ et d'arrivée.

Pour les pôles émetteurs de migrants, les effets sont multiples : il y a certes les expatriés et le développement 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 évident au développement. Toutefois, les **remises**, transferts financiers réalisés par les migrants vers leur pays de départ, sont devenues une source de devises majeure pour certains pays (Philippines, Mexique...) et participent à l'essor économique et social de certains territoires. Dans le même temps, les pôles récepteurs profitent des migrations pour répondre à leurs besoins de main-d'œuvre et n'hésitent pas à mettre en place des politiques de sélection. Face à l'augmentation des migrations irrégulières, on assiste à un « **cloisonnement du monde** » (S. Rosière) qui transforme certaines **frontières** en véritables « barrières anti-migrants » pour certains pays du Nord (mur entre les États-Unis et le Mexique) et pour des pays de transit (frontière entre la Hongrie et la Serbie). Ces « murs » érigés le long des frontières internationales représentent aujourd'hui plus de 10 % du linéaire mondial de frontières. La fermeture de certaines régions contribue

à augmenter la mortalité des migrants. Ainsi, au moins 40 000 d'entre eux sont morts ou ont disparu aux frontières de l'Europe depuis le début des années 1990. Dans un monde en **transition** marqué par le changement global, la difficulté à nommer et comptabiliser les personnes devant migrer pour des raisons environnementales illustre les enjeux actuels liés aux migrations : doit-on les appeler « migrants environnementaux », « réfugiés climatiques » ou encore « migrants forcés du climat » ?

Les mobilités touristiques internationales

Les **mobilités touristiques internationales** illustrent un autre aspect de la « planète nomade » (R. Knafo). En 2013, le cap du milliard de **touristes internationaux** par an a été franchi dans le monde, ce chiffre étant bien inférieur à celui des mobilités touristiques nationales. Un touriste international est une personne qui franchit au moins une frontière et qui passe au moins une nuit (et moins d'un an) hors de son espace du quotidien. Il contribue au fonctionnement du **tourisme** qui est le **système d'acteurs, de lieux et de pratiques** permettant aux individus la **recréation** par le déplacement et l'habiter temporaire de lieux autres (définition proposée par l'équipe M.I.T.). La **transition touristique** a contribué 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 de différentes pratiques touristiques (jeu, repos, découverte, sociabilité, shopping...). 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, une expansion de la classe moyenne dans les pays émergents ou encore une délivrance de visas facilitée à travers le monde. La recherche d'exotisme et d'**altérité**, liée à la circulation continue d'images, est également un facteur d'explication majeur. L'**écoumène touristique** s'est considérablement étendu et densifié depuis la naissance du tourisme au XVIII^e siècle en Europe du Nord-Ouest et en Italie et aujourd'hui, peu de lieux dans le monde sont totalement ignorés du tourisme. Toutefois, si l'Europe, ancien foyer touristique, reçoit encore la moitié des arrivées internationales de touristes et rappelle que les mobilités touristiques sont encore largement **polarisées**, des foyers nouveaux comme la région Asie-Pacifique et l'Afrique connaissent les plus fortes progressions d'arrivées ces dernières années. 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. La diversification des modes de transports permet également une mise en tourisme des périphéries de l'écoumène et des navires de croisière rallient désormais l'Arctique ou l'Antarctique. Les mobilités touristiques internationales contribuent à la création de lieux spécifiques qui se multiplient à la surface de la Terre (**comptoirs touristiques, stations, villes ou métropoles touristiques**) et participent à la diffusion de pratiques culturelles ou de modes de vie spécifiques. À l'échelle locale, les touristes se concentrent dans des espaces précis et des « *Central tourist districts* » (P. Duhamel et R. Knafo) peuvent être délimités dans les métropoles touristiques. Toutefois, l'hyper concentration de touristes dans certains lieux nécessite la mise en place de quotas d'accueil (cas du Machu Picchu au Pérou ou de l'île de Santorin en Grèce) ou débouche sur la fermeture temporaire ou définitive de certains sites.

Les conséquences écologiques de la croissance des mobilités touristiques, notamment la pollution atmosphérique due au trafic aérien, sont de plus en plus dénoncées. Ainsi, pour accélérer la **transition environnementale**, des groupes de pression se mobilisent pour faire culpabiliser les individus de prendre l'avion (« *flygskam* ») ou les inciter à moins l'emprunter (« *Flying Less* »), et d'autres manières de faire du tourisme sont valorisées comme le *staycation* : un néologisme, né en 2008, d'une contraction de *stay* (« rester ») et de *vacation* (« vacances ») au moment de la crise financière aux

Retrouvez éducol sur



1. Mobilités, itinéraires, tourisms

États-Unis qui a poussé les Américains à explorer un ailleurs proche de leur lieu de résidence par manque de moyens. Cependant, le tourisme international accélère la **transition économique** des pays en développement en leur fournissant des devises et des emplois et en leur permettant de développer des infrastructures. En cela, le tourisme a un rôle clé pour atteindre d'ici 2030 les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) définis par l'ONU. Mais la dépendance de certaines économies au tourisme interroge et les tensions géopolitiques ou les crises sanitaires comme celle de la Covid-19 peuvent se traduire par des pertes économiques majeures pour certains États.

La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement

À la différence des deux questions traitées précédemment qui portaient sur les mobilités internationales, la question spécifique sur la France permet de centrer la réflexion sur les mobilités qui ont lieu au sein d'un État riche et développé et leurs conséquences sur l'organisation des territoires et leur évolution. En moyenne, les Français se déplacent 10 heures et parcourent 400 kilomètres chaque semaine. Caractérisés par un mode d'**habiter polytopique** qui consiste à pratiquer différents lieux, les individus qui composent la société française se déplacent pour de multiples raisons dans ou à l'extérieur de leur espace du quotidien. Les **mobilités pendulaires** concernent une grande partie de la population active du pays et ce sont ces navettes quotidiennes domicile-travail qui servent notamment à délimiter les aires urbaines en France et qui dépassent les frontières dans le cadre des mobilités des **frontaliers**. Toutefois, les mobilités du quotidien ne se limitent pas aux seules mobilités pendulaires et les déplacements vers d'autres lieux (écoles, loisirs, commerces) font émerger des **chaînes de déplacement** ou des « **mobilités triangulaires** ». Les **mobilités saisonnières**, qui s'effectuent sur de plus longues distances et plutôt pour des motifs de récréation et de récréation, sont concentrées dans le temps (week-ends, vacances scolaires...) et dans certains espaces (les littoraux plutôt l'été ou les massifs montagneux l'hiver). Elles se cumulent souvent avec les arrivées des touristes internationaux qui font de la France la première destination touristique mondiale. L'étude des mobilités de différents profils d'individus (actifs, adolescents, retraités...) permet d'insister sur la grande variété des durées, des distances parcourues ou des modes de transport utilisés. La **motilité**, ou la capacité à se déplacer des individus, rend compte d'inégalités socioéconomiques au sein de la population et les territoires en France sont inégalement **accessibles** à toutes les échelles.

Cette réflexion sur les mobilités est fortement liée à la question des **transports** et des réseaux numériques de communication. La France possède un réseau de transport performant structuré par la grande vitesse et de plus en plus interconnecté aux réseaux européens. La densité a un impact décisif sur les formes de la mobilité. 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...). 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. Avec la mise en concurrence des territoires, l'accessibilité mesurée en distance-temps est devenue un atout valorisé dans les politiques de **marketing territorial**. Ainsi, les métropoles de l'ouest, comme Rennes ou Bordeaux, vantent leur proximité avec Paris depuis leur intégration au réseau TGV. Certains espaces font la promotion du **télétravail** pour attirer des individus souhaitant limiter leurs mobilités quotidiennes.

Enfin, cette question de l'accessibilité, des mobilités et des transports interroge les finalités de l'aménagement des territoires à toutes les échelles dans un cadre décentralisé. Dans un objectif d'équité, l'aménagement des territoires doit ainsi réduire les **inégalités** liées notamment à l'accès aux transports, et ce à toutes les échelles, mais l'aménagement des territoires doit aussi penser le maintien, voire le renforcement de l'accessibilité et de la compétitivité des territoires, ce qui suppose de trouver un certain équilibre. De grands projets comme la construction du Grand Paris Express pour améliorer la desserte de certaines communes du Grand Paris ou la nouvelle route du littoral à La Réunion font l'objet de débats concernant leur coût ou leurs conséquences environnementales. L'analyse doit également prendre en compte les spécificités de la France. Ainsi, le principe de **continuité territoriale** vise à faciliter les déplacements entre la métropole et des territoires plus ou moins éloignés (Corse, territoires ultramarins...). Le pays poursuit également son **insertion européenne** grâce à la politique des transports avec la construction de la ligne ferroviaire Lyon-Turin ou la livraison récente du Léman Express qui facilite les mobilités des frontaliers entre la France et la Suisse. À toutes les échelles, ces aménagements participent à la transition vers des mobilités plus respectueuses de l'environnement qui est désormais une priorité pour de multiples acteurs (par exemple, l'initiative France mobilités pensée par le ministère de la Transition écologique, chargé des Transports ou la « ville du ¼ d'heure » promue par la Ville de Paris). Dans les grandes villes, l'**intermodalité** est recherchée pour fluidifier les déplacements et réduire l'usage de la voiture individuelle.

Orientations pour la mise en œuvre

Le professeur dispose de **12 à 14 heures** (évaluation comprise) pour traiter le thème.

- Il peut traiter l'une après l'autre chacune des questions.
- Il peut combiner les deux questions pour la petite échelle puis articuler la question spécifique sur la France en l'individualisant de manière explicite.

L'une ou l'autre de ces orientations peut s'articuler à une étude de cas selon une démarche inductive pour le traitement des questions à l'échelle mondiale.

Quel que soit le choix effectué, il est nécessaire de s'appuyer sur **des exemples variés et spatialisés**.

Proposition de mise en œuvre mettant en œuvre une démarche inductive à partir d'une étude de cas puis articulant la question spécifique sur la France

La mer Méditerranée, un espace migratoire et un bassin touristique

Problématique de l'étude de cas

Quelles sont les formes et les impacts territoriaux de flux migratoires et touristiques internationaux de plus en plus massifs ?

Orientations de mises en œuvre

L'étude de cas sur la mer Méditerranée qui mêle migrations internationales et mobilités touristiques doit s'intéresser aux conséquences spatiales des différents types de mobilités ayant lieu sur une **interface majeure Nord/Sud** qui est un **espace migratoire régional entre trois continents (Europe, Afrique et Asie)** et la **première destination touristique mondiale**.

Le professeur peut introduire l'étude de cas par une photographie d'une embarcation de migrants prise aux larges des côtes de la Turquie ou de la Libye ou par un reportage télévisé ou audio sur les migrations à travers la Méditerranée. Ceci doit être un moyen pour les élèves de se questionner rapidement sur les formes prises par cette mobilité, sur les raisons qui expliquent ce déplacement et sur la direction de celui-ci (Sud/Nord). La capacité « **confronter le savoir acquis en géographie avec ce qui est entendu, lu et vécu** » pourrait ainsi être travaillée tout au long de l'étude de cas car celle-ci doit déconstruire cette première lecture en montrant que les mobilités sont très diverses au sein du bassin méditerranéen et ne se limitent pas à une « crise migratoire », que les frontières ne sont pas seulement franchies sur des embarcations de fortune et que les migrations et les mobilités ont des conséquences spatiales variées dans de nombreux espaces.

Pour ce faire, la capacité « **réaliser des productions cartographiques dans le cadre d'une analyse** » peut être mobilisée ici en proposant un travail individuel ou par groupes. L'objectif de l'étude de cas est de réaliser un croquis du bassin méditerranéen présentant la diversité des mobilités en son sein, la multiplicité des motivations qui expliquent ces mobilités et la variété des conséquences spatiales liées à ces déplacements qui peuvent interroger dans un monde en transition. Ces trois axes peuvent constituer les trois parties de la légende du croquis. Pour sa réalisation, le professeur peut proposer aux élèves de travailler à partir d'un ensemble documentaire ou d'un texte de synthèse qu'il a rédigé. L'ensemble documentaire peut être constitué de documents originaux comme des extraits de bandes dessinées ou de conversations téléphoniques présentant par exemple le parcours migratoire précis d'un migrant.

Par rapport au temps imparti, le professeur peut, par exemple, demander aux élèves de réaliser une partie de la légende seulement. Les élèves pourraient ainsi travailler sur la première partie de la légende qui porterait sur la diversité des mobilités au sein du bassin méditerranéen. Afin de sélectionner les informations et les figurés les plus adaptés, le professeur pourrait proposer quelques documents localisant le parcours de plusieurs individus mobiles (migrants représentatifs de la fuite des cerveaux entre les rives sud et nord, touristes, clandestins provenant d'Afrique subsaharienne, réfugiés...) en montrant que ces mobilités s'effectuent aussi bien sur terre et sur mer et présentent des formes différentes (migrants se déplaçant à pied sur la route des Balkans ou sur des embarcations surchargées, touristes sur un bateau de croisière...). Les élèves pourraient prêter une attention particulière aux sens des déplacements (sud/nord, nord/sud, nord/nord...) et à leurs temporalités (des courts *city breaks* touristiques aux migrations plus longues de réfugiés ou de travailleurs irréguliers). Le professeur pourrait également souligner ici le rôle de quelques acteurs qui favorisent ou entravent ces déplacements. Un document supplémentaire sur la main-d'œuvre saisonnière qui se déplace notamment entre le Maroc et l'Espagne pourrait montrer que de véritables « territoires circulatoires » se créent de part et d'autre des frontières.

Après ce travail en autonomie, le professeur pourrait proposer une mise en commun afin de sélectionner et cartographier avec les élèves 4 ou 5 informations pertinentes présentant la diversité des mobilités au sein du bassin méditerranéen. Les notions à étudier dans le thème doivent structurer la légende proposée (touristes, migrants familiaux et de travail, clandestins, réfugiés...). À la fin du travail, le professeur peut préciser que ce croquis doit être inscrit dans des échelles plus petites puisque des migrants quittent des États qui n'apparaissent pas sur le croquis (États d'Afrique subsaharienne, d'Asie...) et traversent ou viennent s'installer pour une période plus ou moins longue dans des États du bassin méditerranéen. Le professeur peut également insister sur l'impossibilité de cartographier l'ensemble des déplacements qui

s'effectuent dans cet espace, l'impossibilité de distinguer le sexe ou l'âge des individus mobiles et rappeler que la réalisation de productions cartographiques nécessite de faire des choix. Dans le bilan de l'étude de cas, les élèves doivent surtout prendre conscience que le document présenté en introduction portait sur un type de mobilité bien précis, minoritaire quantitativement dans l'ensemble des mobilités, et qu'il ne peut à lui seul résumer la complexité de la situation actuelle autour de la Méditerranée.

Les migrations internationales

Problématique de la question

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 ?

Orientations de mises en œuvre

Suite à l'étude de cas menée sur la mer Méditerranée, le professeur procède à une mise en perspective à l'échelle mondiale qui vise à présenter les conséquences spatiales des migrations internationales.

À partir d'un planisphère, les élèves peuvent repérer rapidement l'importance des migrations et localiser les principales régions d'accueil (Europe, Amérique du Nord, pays du Golfe...) et de départ (sous-continent indien, Afrique de l'Ouest, Amérique latine...) des migrants dans le monde. Grâce à la capacité « **procéder à l'analyse critique d'un document selon une approche géographique** », le professeur peut montrer aux élèves la difficulté à cartographier à l'échelle mondiale la diversité et la complexité des parcours migratoires avec de simples figurés linéaires. À l'image du bassin méditerranéen, une régionalisation des migrations doit être constatée. L'ONU distingue ainsi cinq grands corridors de migration : celui interne à l'Asie, celui interne à l'Europe, celui qui relie l'Amérique latine à l'Amérique du Nord, celui reliant l'Asie à l'Europe et celui interne à l'Afrique. Dès lors, les migrations ne se font pas seulement dans le sens Sud/Nord et le professeur doit insister sur l'importance des migrations qui s'opèrent désormais entre les pays des Suds. L'exemple des pays du Golfe qui accueillent des expatriés européens et surtout des travailleurs provenant du sous-continent indien peut être mis en avant ici.

Après ce premier travail, les élèves doivent, comme pour l'étude de cas sur la Méditerranée et à partir de celle-ci, identifier à l'échelle mondiale la multiplicité des motivations qui expliquent ces migrations et la difficulté à isoler une motivation précise dans certains cas (migrations de travail, d'études, réfugiés...). Le professeur doit également donner des éléments de quantification pour rappeler que les migrations légales sont largement majoritaires à l'échelle mondiale (en utilisant par exemple le [portail sur les données migratoires](#)). En travaillant la capacité « **employer les notions et le lexique acquis en géographie à bon escient** », les élèves utilisent un vocabulaire précis pour faire émerger la pluralité des migrations et s'interroger sur les enjeux liés au choix de certains termes pour caractériser notamment les migrations liées aux dégradations environnementales et au changement climatique. L'étude de différents profils de migrants selon le sexe ou l'âge peut éviter au professeur de présenter une vision trop déshumanisée et abstraite des migrations.

Les élèves doivent enfin comprendre que l'essor des migrations internationales a des conséquences plus ou moins variées dans les territoires comme ils ont pu le constater sur les rives de la Méditerranée. La capacité « **mettre en œuvre l'analyse à différentes échelles** » pourrait être mobilisée ici. À l'échelle mondiale, les élèves peuvent identifier,

à partir de quelques exemples, les conséquences variées des migrations selon les pays de départ, d'arrivée et/ou de transit (fuite des cerveaux, envoi de remises...) sachant que ces distinctions se cumulent pour certains États. Ils peuvent également constater que le renforcement des frontières pour bloquer la circulation des clandestins ne se limite pas seulement au cas du bassin méditerranéen (mur entre les États-Unis et le Mexique, détention de migrants rejetés par l'Australie sur des îles louées par l'Australie à la République de Nauru et à la Papouasie-Nouvelle Guinée...). À l'échelle régionale ou nationale, l'étude de graphiques ou de textes peut montrer aux élèves que certains États forment une main-d'œuvre qui répond à des besoins spécifiques pour d'autres États (cas des domestiques originaires des Philippines travaillant dans les pays du Golfe, par exemple, ou des marins philippins présents sur les cargos et les paquebots de très nombreux pavillons). Enfin, à l'échelle locale, la transformation de certains paysages notamment ruraux dans les territoires recevant des remises de migrants témoigne du lien entre migrations et développement local, tandis que l'étude d'un camp de réfugiés ou d'un centre d'enfermement rappelle que les conséquences de certaines migrations peuvent s'inscrire plus ou moins durablement dans les espaces.

Les mobilités touristiques internationales

Problématique de la question

Les mobilités touristiques : quels flux et quels impacts spatiaux ?

Orientations de mises en œuvre

Comme pour la question sur les migrations internationales, le professeur procède à une mise en perspective à partir de l'étude de cas menée sur la Méditerranée, un foyer touristique ancien.

En travaillant la capacité « **s'approprier un questionnaire géographique** », les élèves peuvent s'interroger sur l'essor des mobilités touristiques internationales et sur les raisons de l'extension et de la densification de l'écoumène touristique au début du XXI^e siècle. À partir de quelques documents, les élèves doivent localiser à l'échelle mondiale les anciens foyers touristiques (Amérique du Nord, Europe...) mais également les nouveaux (Afrique, Asie, Arctique, Antarctique...), identifier les principaux facteurs expliquant l'essor des mobilités touristiques internationales et l'extension de l'écoumène touristique (baisse des coûts du transport, augmentation du pouvoir d'achat et du temps libre dans les pays émergents notamment, facilité d'obtention des visas, recherche d'altérité...) et repérer le rôle clé joué par certains acteurs, notamment dans le domaine des transports (tours opérateurs, compagnies aériennes, compagnies de croisières, réseaux sociaux...). Un ou deux documents portant sur les impacts des guerres dans la fermeture de certains États au tourisme international et sur les conséquences de crises sanitaires comme celle de la Covid-19 pourraient montrer que le fonctionnement du système touristique reste néanmoins très vulnérable. Le professeur peut ici utiliser les ressources du site [Géoimage](#) et [notamment l'étude des impacts de la pandémie du coronavirus à Venise](#).

Par la suite, les élèves doivent identifier les conséquences spatiales des mobilités touristiques internationales à toutes les échelles, celles-ci variant selon les pratiques touristiques. Une étude plus précise de photographies pourrait se faire ici avec la capacité « **savoir lire, comprendre et apprécier un document iconographique** » pour distinguer différents types de lieux touristiques. Si l'étude de cas sur la Méditerranée a davantage insisté sur les pratiques du repos (tourisme balnéaire) ou de la découverte (tourisme culturel) dans des stations balnéaires ou des métropoles, d'autres pratiques émergent dans d'autres lieux (le jeu comme à Las Vegas, le shopping comme à

Dubaï...). Le tourisme produit ainsi une typologie de lieux touristiques qui a tendance à se mondialiser (comptoirs touristiques, stations...). L'exemple de la diffusion des stations de sports d'hiver ou des parcs d'attractions en Chine pourrait ainsi montrer leur ressemblance par rapport à celles et ceux des Alpes ou d'Amérique du Nord. Un travail spécifique sur l'accessibilité des lieux touristiques pourrait également être mené en insistant sur l'extension de certains aéroports ou la multiplication des modes de transport pour accéder à certains de ces lieux. Les conséquences de l'hyper concentration de touristes dans certains lieux pourraient être présentées aux élèves pour leur montrer les mesures prises par certains acteurs (mise en place de quotas, fermeture temporaire de sites, limitation des logements mis à la location à des finalités touristiques...).

Dans un monde en transition, le professeur pourrait terminer sa mise en perspective par une réflexion sur les conséquences de la poursuite de l'essor des mobilités touristiques internationales et de l'extension de l'écoumène touristique. Il pourrait ainsi rappeler que le tourisme est une activité fortement émettrice de CO₂ mais qu'il est, dans le même temps, une source de devises majeure pour de nombreux pays dans le monde. Il pourrait surtout, en mobilisant la capacité « **identifier les contraintes et les ressources d'une situation géographique** » travailler à partir de la mise en tourisme de l'Arctique ou de l'Antarctique pour présenter les paradoxes du « **tourisme de la dernière chance** » qui consiste à visiter un lieu avant qu'il ne disparaisse ou ne soit irrémédiablement modifié (à mettre en lien avec l'étude de cas sur l'Arctique proposée dans le thème 1 si le professeur a choisi de mettre en œuvre deux études de cas dans l'année). Le professeur pourrait néanmoins souligner que le tourisme peut parfois contribuer à financer des programmes de préservation environnementale.

La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement

Problématique de la question

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

Orientations de mises en œuvre

La question spécifique n'intègre pas de démarche inductive mais une première réflexion menée autour d'une infrastructure majeure de transport comme une gare ou une autre plateforme multimodale de transports pourrait introduire cette question.

Dans un premier temps, les élèves doivent comprendre que la population française est composée d'individus plus ou moins mobiles qui se déplacent sur des temporalités variées (quotidiennes, saisonnières), pour des motifs divers (travail, études, loisirs, achats...) et de manière différente (utilisation de transports publics, privés...). En travaillant la capacité « **transposer un texte en croquis** », le professeur pourrait demander à ses élèves de réaliser, à partir de textes présentant les pratiques mobilitaires de différents individus, des productions graphiques présentant les lieux fréquentés par ces individus, dans une journée et/ou une année, et les modes de transport utilisés pour les rejoindre. Le professeur veillera à proposer des situations variées (mobilités d'un actif, d'un adolescent ou encore d'un retraité dans des espaces urbains, périurbains ou ruraux en France métropolitaine et ultramarine) pour que les élèves repèrent bien la multiplicité des formes de mobilité. Un questionnement sur le choix des modes de transport utilisés par ces individus dans un contexte où les mobilités douces et durables sont encouragées doit faire prendre conscience aux élèves des différentes possibilités qui s'offrent, ou pas, aux individus pour se déplacer.

Ainsi, si le recours à la voiture individuelle est important dans les espaces périurbains et représente un coût non négligeable pour certains ménages, il est plus faible dans les espaces urbains où l'utilisation des transports publics est plus élevée. La question des mobilités saisonnières qui augmentent notamment lors des périodes de vacances permet de mettre en avant l'inégale attractivité touristique des territoires en France.

Ce premier travail sur la multiplicité des mobilités doit être relié à l'étude de la configuration spatiale des réseaux de transport et des réseaux numériques de communication en France. Le professeur peut ici travailler la capacité « **savoir lire, comprendre et apprécier une carte** » à partir de cartes présentant les principaux réseaux de transport et numériques en France métropolitaine et ultramarine. Les élèves peuvent réinvestir ici leurs connaissances sur l'organisation territoriale du territoire français abordée en classe de 3^e. Ils doivent ainsi comprendre que les territoires sont inégalement intégrés aux réseaux de transports et de télécommunications et que cette situation dépend de choix effectués par différents acteurs dans un cadre décentralisé (Union européenne, État, régions...). Le professeur doit souligner à l'aide d'exemples précis que la question des mobilités est corrélée à la manière dont certains territoires valorisent leur accessibilité et leur connectivité (métropoles connectées à Paris par le TGV, communes reliées par des lignes de transports en commun à des centres urbains, valorisation du télétravail dans certains espaces ruraux...) ou aux difficultés rencontrées par certains individus habitant dans certaines « zones blanches » (territoires qui ne bénéficient d'aucune couverture de téléphonie mobile). Le professeur doit montrer que la question des mobilités met en concurrence les territoires entre eux et peut favoriser l'exclusion sociale.

Dès lors, dans un monde en transition et notamment au niveau environnemental, les objectifs des politiques d'aménagement des territoires doivent être interrogés. En travaillant la capacité « **réaliser des productions graphiques** », le professeur pourrait demander à ses élèves de réaliser un schéma heuristique présentant les objectifs d'un équipement de transport réalisé récemment (nouvelle gare de Rennes, Léman Express...) ou en cours de construction ou de modification (Grand Paris Express en Île-de-France, Gare de la Part Dieu à Lyon...). L'élève pourrait ainsi montrer que les aménagements actuels visent à réduire les inégalités d'accès aux transports pour de nombreux habitants en France, font la promotion des transports en commun (train, métro...) et des mobilités douces, et privilégient l'intermodalité pour organiser la rencontre entre différents modes et échelles de transports. Le professeur peut rappeler que l'amélioration des réseaux est de plus en plus pensée en lien avec les pratiques quotidiennes des individus et que la réalisation de grands projets d'infrastructures de transport comme les LGV n'apparaît plus comme une priorité. Les élèves doivent également comprendre que l'accès aux transports publics est très inégal selon les territoires et que dans certains territoires périurbains ou ruraux, la gestion des mobilités est repensée avec l'essor de solutions alternatives comme le covoiturage qui nécessite un accès accru aux services numériques. Enfin, la question des mobilités doit être pensée à différentes échelles. Ainsi, à partir d'exemples précis comme la construction de la ligne ferroviaire Lyon-Turin ou du réseau Léman Express, le professeur doit présenter la manière dont la France poursuit son insertion européenne grâce à la construction d'infrastructures de transport transfrontalières. Il présente également le principe de continuité territoriale en montrant comment les déplacements sont plus ou moins facilités entre la métropole et des territoires plus ou moins lointains (Corse, territoires ultramarins).

Pièges à éviter dans la mise en œuvre

- considérer les mobilités internationales comme un simple déplacement linéaire entre un point A et un point B ;
- accorder une importance trop grande aux seuls migrants irréguliers ;
- donner une image déshumanisée des mobilités ;
- étudier les mobilités sans les contextualiser dans un monde en transition ;
- mobiliser des représentations cartographiques des mobilités et des migrations sans porter un regard critique sur leur réalisation ;
- aborder le thème de manière exclusivement théorique, en négligeant les aspects territoriaux et les exemples, essentiels à son étude ;
- considérer que les questions générales ne sont à aborder qu'à petite échelle à partir d'exemples mondiaux et celle sur la France à partir d'exemples nationaux.

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'écumène 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).

Pour aller plus loin

Sur les questions générales

DUHAMEL Philippe, 2018, *Géographie du tourisme et des loisirs, Dynamiques, acteurs, territoires*, Armand Colin ;

FROMENT Pascale, 2020, « La Méditerranée », *La Documentation photographique* n°8132, CNRS Éditions ;

GAY Jean-Christophe et MONDOU Véronique, 2017, *Tourisme et transport. Deux siècles d'interaction*, Bréal ;

MIGREUROP (dir. CLOCHARD O.), 2017, *Atlas des migrants en Europe. Approches critiques des politiques migratoires*, Armand Colin, 3^e édition ;

SACAREAU Isabelle, TAUNAY Benjamin et PEYVEL Emmanuelle (dir.), 2015, *La Mondialisation du tourisme : les nouvelles frontières d'une pratique*, Coll. « Espace et Territoires », Presses universitaires de Rennes ;

SCHMOLL Camille, THIOLLET Hélène, WITHOL DE WENDEN Catherine, 2015, *Migrations en Méditerranée*, CNRS Éditions ;

SIMON Gildas (dir.), 2015, *Dictionnaire des migrations internationales. Approche géohistorique*, Armand Colin ;

WITHOL DE WENDEN Catherine, 2019, « Un monde de migrants », *La Documentation photographique* n°8129, CNRS Éditions.

Sur la question spécifique

BEHAR Daniel et DELPIROU Aurélien, 2020, *Atlas du Grand Paris, Une métropole en mutations*, Autrement ;

BEUCHER Stéphanie et SMITS Florence (dir.), 2020, *La France. Atlas géographique et géopolitique*, Autrement ;

DESJARDINS Xavier, 2017, *Urbanisme et mobilité. De nouvelles pistes pour l'action*, Éditions de la Sorbonne ;

MONTABONE Benoit (dir.), 2018, *La France, géographie générale*, Atlante ;

REGHEZZA-ZITT Magali, 2017, *La France dans ses territoires*, Armand Colin ;

SUTTON Kevin (dir.), 2018, *La France. Géographies d'un pays qui se réinvente*, Paris, Bréal ;

Le site du [Forum Vies Mobiles](#), institut de recherche sur la mobilité qui prépare la transition vers des modes de vie plus désirés et durables.