

Etudier la notion de vulnérabilité et la gestion des crises dans le bassin parisien avec des QR code

Intervenant : Jean Marc Saum (enseignant d'histoire-géographie au Lycée Ernest Bichat de Lunéville). Un QR Code de « Quick Response » est une sorte de « code barre » qui permet d'avoir accès à une adresse URL. Il a été créé en 1994 au Japon et a été diffusé à partir de 1999 sous licence libre.

Introduction : pourquoi utiliser un smartphone en classe ?

L'idée du professeur est venu d'un constat : beaucoup d'élèves possèdent des **smartphone**, qui est de loin leur **première porte d'entrée vers le numérique** (2/3 des Français se connectent à internet par leur smartphone). Cependant, on aurait tort de croire en une génération de « digital native », maîtrisant le numérique de manière « naturelle ». Il existe un « **illectronisme** » (néologisme popularisé par un article récent du *Monde*), y compris chez les jeunes. Il peut être socio-économique (manque de moyens pour accéder au matériel) mais aussi qualitatif (ne pas savoir se servir de l'outil). Même sans cela, la plupart des élèves se sont formés « sur le tas » au numérique. De ce fait, ils n'exploitent que certaines dimensions de l'outil. Une étude de l'académie de Nantes intitulée « Les usages numériques au lycée » a ainsi montré que **les élèves s'approprient très peu les ENT** (ils n'utilisent que quelques fonctions qui les intéressent : notes, cahier de texte, mais pas les groupes de travail par exemple). De plus, le niveau d'utilisation du numérique mais surtout son utilisation de manière efficace sur le plan scolaire, est très variable en fonction du profil socio-économique des parents, de la filière dans laquelle ils se trouvent, etc.

Dans ce contexte, leur demander de se servir de leur smartphone en classe, c'est **leur apprendre à se servir autrement de cet outil du quotidien**, de manière réellement « smart » (intelligente). Cela provoque au départ la septicités des élèves, car le smartphone est perçu comme un outil récréatif avant tout, et parce qu'il est à la frontière entre outil privé et outil public (scolaire et professionnel). L'intérêt du numérique par rapport aux outils traditionnels (texte, image), c'est l'interactivité. **Le QR code permet une interaction entre médias académiques et numériques** puisqu'on peut les intégrer à un document imprimé. Il permet aussi de cadrer : les élèves ne se perdent pas sur le web, ils vont directement au sujet.

La place dans le programme

L'activité se place dans le programme de seconde : Thème 4 « Gérer les espaces terrestres : les espaces exposés aux risques majeurs ».

- *Problématique* : Dans quelle mesure Paris et le bassin parisien sont-ils vulnérables aux risques ?
- *Notions/vocabulaire* : risque, aléa, catastrophe, vulnérabilité, environnement, aménagement, prévention, développement/durable.
- *Capacités/compétences mobilisées* : exploiter et confronter des informations/organiser et synthétiser des informations/utiliser de manière critique les ressources en ligne/utiliser internet

Lors de l'activité, les élèves vont se mettre à la place d'un spectateur / d'un habitant / d'un géographe.

Le déroulé de l'activité

1^{ère} étape : vidéo (reportage d'actualité)

Le point de départ est un **reportage vidéo de janvier 2018** (C news) sur les inondations dans la région parisienne.

- Première vision
- Vision attention (prise de notes : quel bilan humain et matériel ?).

2^{ème} étape : QR, IGN éduGéo / Mappy / site d'agence immobilière

Question : Quel est l'environnement de la personne interviewée ? On repère le quartier du Blandin à Villeneuve-Saint-Georges. Pourquoi ont-ils eu un mètre d'eau ? On cherche à **faire émerger la notion de risque** : la combinaison d'un aléa naturel et d'enjeux humains (montrer que la présence humaine accentue le risque). On se rend compte que le quartier est à la confluence de la Seine et de l'Yerres. éduGéo permet de faire apparaître par des aplats de couleur les différentes crues, dont la crue centennale. Ce qui montre qu'on a la « mémoire du risque ». **Réflexion citoyenne : la victime est-elle responsable/coupable parce qu'elle s'est installée là ?** Puis sites de Mappy (distance à Paris) + agence immobilière. Question : pourquoi vivre au Blandin, malgré le risque ? On se rend compte que le prix de l'immobilier est moins élevé, malgré la proximité relative de Paris (30min par RER/1h de route).

2^{ème} phase : imaginez que vous êtes maire de Gennevilliers. QR (éduGéo).

Première phase : vidéo sur Gennevilliers pour identifier les caractéristiques de la ville. **Objectif : Identifier les zones à risques et la « vulnérabilité »**. Décortiquer la notion avec eux (on est plus ou moins sensible au risque, c'est la vulnérabilité).

- Quels sont les risques ?
- En quoi est-ce vulnérable ? Où ?
- Enquête sur Gennevilliers.
- Plus vulnérable qu'il y a 60 ans.

Ville très populaire, beaucoup de cités, populations issues de l'immigration allophone. Site SEVESO, le risque industriel (port pétrolier). Années 1950 : c'était des champs + une digue. La vulnérabilité a augmenté. Choix qui sont peut-être contestables.

3^{ème} phase : le cabinet d'expert des risques

On change d'échelle (quartier) chaque groupe doit être un expert sur un point (chacun a un quartier à étudier). Chaque groupe a un QR code qui mène à une rue dans Google streetview. Cela permet une analyse en 3 dimensions au lieu de une. On observe le paysage. Bâtiments tout neuf : élevés d'un mètre en cas d'inondation. Dimension sociale (quartiers populaires plus à risques). Chacun arrive avec son rapport de vulnérabilité. Définir des ordres de priorité. Nouvelle **dimension sociale de la vulnérabilité**. Faire un premier croquis, quartiers plus ou moins vulnérables, facteurs dans la légende.

Construction de la trace écrite en classe, en reprenant. Quatre heures d'étude de cas, 1h30/2h00 de mise en perspective sous format de cours magistral (à partir du tsunami au Japon). En Allemagne : classe inversée on pratique les notions en classe (trace écrite dans le manuel). Question politique : faire vivre l'idéal « liberté, égalité, fraternité ». Ne pas faire reposer le risque sur les classes les plus populaires. Entrer dans le débat politique/EMC : question des coûts.

Réflexions sur la mise en œuvre : Les élèves travaillent en groupe de quatre, un seul élève doit sortir le portable (prévoir tout de même un support papier). Lorsqu'on travaille avec le numérique, la 1^{ère} séance est toujours courte et/ou ratée, car il faut que les élèves prennent le temps de s'approprier l'outil. C'est donc plus chronophage qu'un cours magistral, mais on peut rattraper du temps dans la mise en perspective. QR code. Télécharger un générateur de QR code (Unitag). Dans Edugéo « partager ».

Table ronde « Géographies politiques » de la France.

Invités : J. Lévy, P. Subra, L. Carroué, C. Biaggi

Les intervenants commencent par poser le problème des catégories (ville/Campagne, centre/périphérie, métropole/hors-métropole), en mettant en évidence que **toute échelle a ses centralités et ses périphéries**. Actuellement se développe un sentiment d'exclusion, basé sur des représentations de type « néo-graviériste », qu'on pourrait résumer par « les métropoles et le désert français ». Cette fracture est territoriale mais surtout politique. L'idée que l'Etat crée de la nation avec la solidarité nationale est constitutive de la nation française. Or, elle a tendance à se rétrécir.

La géographie politique de la France doit être **pensée aussi à l'échelle européenne**. La France est un morceau de la société européenne et la société mondiale en devenir. Il y a une certaine cohérence entre des enjeux français et d'autres plus larges

- Passage historique de logiques communautaires, non choisies et irréversible (Etat, religion, âge, sexe...), à des logiques de sociétés des individus (Cf. Norbert Elias). Le rapport « je »/ « nous » s'est transformé, tout comme la gestion du corps et de la sexualité (par la religion notamment) qui devient plus individuelle. Ce débat mondial se retrouve à chaque échelle. Modèle holographique : le petit est dans le grand et le grand dans le petit.
- Cette **émergence de l'individu** se double cependant d'un **retour du « nous » qui se définit contre « eux »**. L'Etat n'a plus les moyens de faire vivre ce « nous », crise de désamour de populations qui se sentent abandonnées.

La fin de l'Aménagement « du » territoire. Il y a une logique de retrait de l'Etat. Aujourd'hui, les politiques d'aménagements se réfléchissent à l'échelle des territoires et plus l'échelle nationale, on parle d'ailleurs d'aménagement « des » territoires. L'échelle nationale joue un rôle, elle est revendiquée comme protectrice mais elle est concurrencée par d'autres échelles (Européenne et mondiale/territoires locaux et hyperlocaux). L'intérêt général à l'échelle mondiale ou nationale, n'est pas forcément l'intérêt local. Consensus politique, aujourd'hui disensus général : chacun voit l'intérêt général à sa porte (« not in my backyard »).

Comment aménager ? Quelle ville ? Quelles campagnes ? Dans les représentations, il y a des situations « normales » ou « souhaitables » qui changent en fonction des époques. Le pays est-ce « la ville » ou « les campagnes » ? Il existe actuellement un imaginaire du rural, du périurbain, on se réfère à un âge d'or du rural à densité moyenne qui a pourtant disparu (densification/désertification), du fait d'évolutions historiques profondes. La question politique qui se pose est : qui décide ? Si c'est la majorité, ce sont les habitants des métropoles, qui sont plutôt favorables aux déserts (sanctuaires pour le loup, l'ours...), au retour de la nature, et les habitants de ces espaces qui ne sont pas d'accord. Espace « ressource » pour les populations rurales et « re-source » pour les populations urbaines (se ressourcer, usage récréatif). Incapacité à produire un discours autre que défensif sur l'aménagement du territoire. En France pas encore de volonté sécessionniste comme la Catalogne ou l'Italie du Nord qui ne veulent plus payer pour les régions plus pauvres, mais la question de la solidarité nationale se pose de plus en plus.

La réforme territoriale. C'est un projet long et contrarié, une sorte de « processus permanent ». Les trois dernières lois aboutissent à une phase très imparfaite, un compromis, le résultat de rapport de force :

- pas de disparition du département car son rôle protecteur (une partie de l'Etat providence lui est délégué) empêche sa disparition.
- apparition de l'échelon de la métropole (« métropole du Grand Paris »).

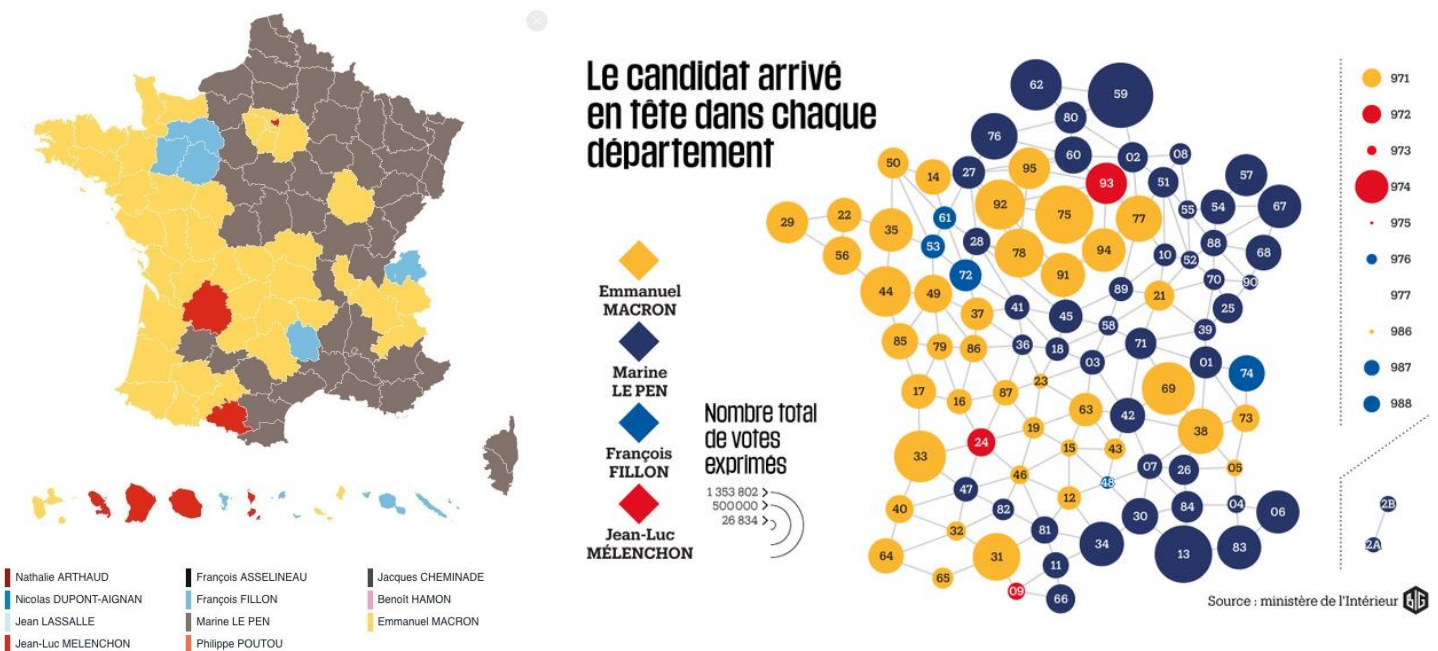
Le système devient plus compliqué (plus d'échelles), et pas forcément plus efficace. Ce n'est pas l'échelle de l'agglomération (qui serait plus pertinente), ni celle de la Région. Les territoires infrarégionaux n'ont pas de représentants au niveau régional. La question des frontières est essentielle : la frontière administrative correspond-elle à une réalité géographique ? Comment gérer de Strasbourg le périurbain parisien (Reims) ? Des questions de tactiques politiques (électorales) ont joué dans la définition des frontières. On n'a pas d'échelle administrative à la seule échelle pertinente : celle de l'aire urbaine.

La prospective en géographie. La prospective « ne se réalise jamais ». Il faut alimenter le débat par des scénarios qui permettent de définir des futurs possibles (et non pas certains). Les veut-on, veut-on les éviter ? Comment ? Dans les années 1970 on écrit un « Scénario de l'inacceptable », on pense que l'industrie lourde va structurer la France. On ne voit ni la périurbanisation, ni le tourisme, etc. Il faut mieux voir le présent pour anticiper le futur. Concept de « signal faible » des tendances à peine perceptibles qui annoncent des évolutions profondes.

La nouvelle géographie électorale de la France, éphémère ou durable ? Béatrice Giblin

Pendant longtemps la géographie électorale n'a pas intéressé grand monde et surtout pas les géographes, car elle ne changeait pas beaucoup. A part J.M. Goguel (Science Po) qui faisait les cartes à la main. Il y a avait très peu de cartes dans les journaux. Aujourd'hui c'est immédiat : dès le lendemain des élections, tous les journaux publient des cartes électorales. Cette géographie électorale n'a véritablement bougé qu'au début des années 1980 avec l'émergence du FN, sur des terres considérées comme « rouges » (Midi Rouge, Seine St Denis, Roubaix, Lorraine). En 2017, nous avons le succès inattendu, massif (aux législatives) de LREM. Cela a ébranlé nos certitudes qui reposaient sur la sociologie. Même s'il y avait des limites (tous les ouvriers ne votaient pas à gauche).

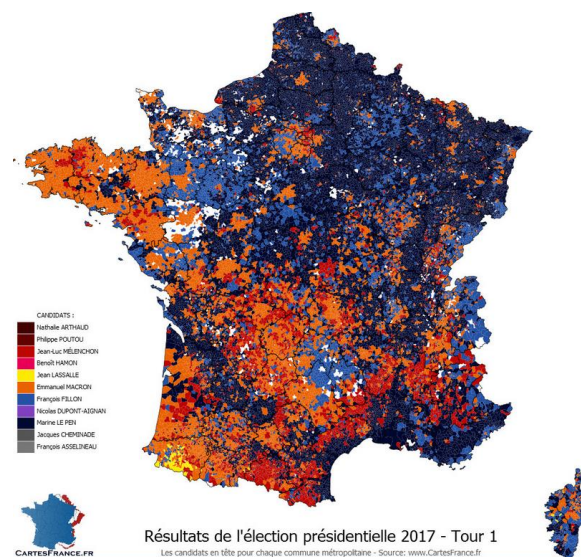
La question des représentations des cartes électorales



CARTE 1 Il faut faire attention aux représentations des cartes électorales, qui accentuent toujours une lecture binaire des résultats, et de très forts contrastes. Fracture Le Havre/Paris/Marseille déjà bien connue des géographes avec quelques taches rouges (DROM notamment). Arriver en tête ne gomme pas tout le reste mais s'imprime et reste.

CARTE 2 Représentation plus nuancée : le candidat arrivé en tête mais avec le nombre de votes exprimés (source : ministère de l'intérieur) Représentation plus juste ou moins fausse.

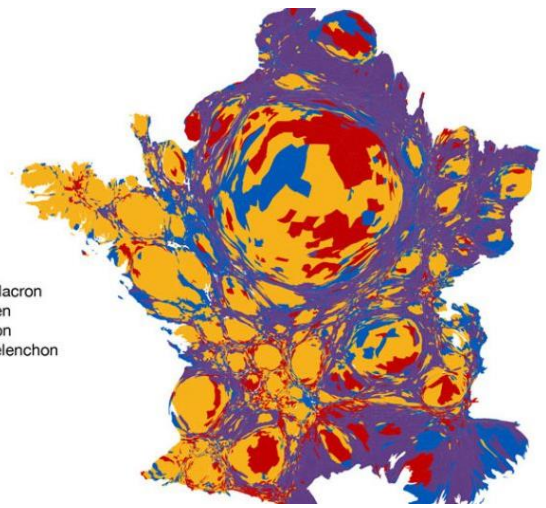
CARTE 3 Carte à l'échelle des communes (cartes France.fr), on se rend compte du « moucheté ». Bien faire comprendre aux élèves, qu'une carte n'est qu'une représentation et masque des disparités plus importantes.



Les cartes ne sont pas fausses mais simplifiées, et donnent à penser l'idée de la fracture : métropoles/périphéries, trop binaire de situations compliquées. Cas de Mélenchon : rien dans le nord pas de calais, mais percée dans les hautes alpes.

CARTE 4. Carte par anamorphose : lié au nombre de votants. Les voix pour Marine Le Pen semblent « écrasées » dans les espaces périphériques, bien qu'elle soit bien présente dans le sud et le nord-est.

■ Emmanuel Macron
■ Marine Le Pen
■ François Fillon
■ Jean-Luc Mélenchon



Carte du 2^{ème} tour. On voit bien la répartition du front national. Nord-Est + vallée de la Garonne (depuis 1965) lié au retour des pieds noirs, même si on trouve aussi des électeurs de Macron dans le Nord-Est. Les « terres de gauche », « terres de droite » n'existent plus vraiment. Il n'y a plus un député socialiste dans le Nord-Pas-de-Calais.

Députés sortants presque tous dégaugés lors des législatives : est-ce un bouleversement éphémère ou durable ?

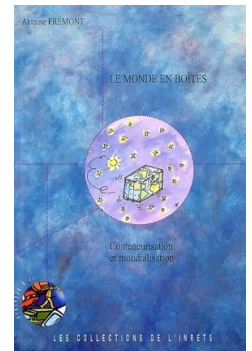
- **Ephémère** : conjoncture exceptionnelle. **Président qui ne se représente pas** (nouveau) parce qu'il ne peut pas. Erreurs très importantes (même s'il a plutôt bien géré les attentats) : déchéance de la nationalité. L'assemblée n'avait pas réagi de façon hostile à cette proposition au départ. Désamour fort en 2015 suite à ça. 2^{ème} élément : « mon ennemi c'est la finance », politique pour relancer l'investissement en France, favorable aux entreprises pour améliorer la productivité (Gallois), mal compris. Président qui ne faisait pas président. Son propre parti lui était hostile, « responsabilité des frondeurs ». Même si Benoit Hamon (frondeur) a gagné la primaire, son résultat a été catastrophique à la présidentielle. Autre conjoncture : **le candidat de droite n'est pas celui qu'on attend**, Fillon au lieu de Juppé. Histoire de son épouse et des costumes : discrédit massif. Au moment de l'élection, le candidat socialiste n'est pas soutenu par tout le parti. **Mobilisation électorale très contrastée**. Au 2^{ème} tour des législatives : 60% d'absentions. Mélenchon : record de l'abstention dans sa circonscription (72% d'abstention). En Seine St Denis, bureaux de vote à 80% d'abstention. Type d'électorat qui joue. L'électorat vieux s'abstient moins et reste fidèle. L'électorat jeune est plus volatile abstention/différents partis.
- **Durable** : dans la durée, l'**abstention** a augmenté : **multipliée par deux en cinquante ans**. Phénomène français et même plus large et général (Espagne, Italie, RU, Pays-Bas). Décrochage même pour les élections majeures. On y croit plus. Crise de la représentation démocratique. Une déception de LREM fera une abstention plus forte et les plus mobilisés (FN) peuvent l'emporter. Désillusion, **impression que la politique n'a plus le pouvoir**, seule l'économie compte, la vie quotidienne ne change pas quelque soit les partis au pouvoir. Qui vote : les personnes âgées, les personnes qualifiées (cadre, cadre sup) / le moins : les jeunes, les moins qualifiés. Décrochage potentiellement important : une partie de la population française qui ne se sent plus concernée, ce qui pose un problème démocratique.

Carte de la montée du FN (AFP 2017) : expansion, l'ouest qui devient plus présent, Seine Maritime, Somme, vallée de la Garonne... etc. Est-ce que cette carte est durable ou pas ? On peut se dire qu'une sorte de maximum est atteint. Cependant, si la représentation des Français est qu'on ne s'occupe pas d'eux, cela peut s'installer. Idée de l'« abandon » qu'on entend en permanence dans les médias, « faux »

selon elle. Discours dangereux. Christophe Guilluy « ne se rend pas compte que son discours est délétère ». Vote FN du bassin minier : les structures traditionnelles ont disparu (syndicat, partis...), déménagement, forte abstention (les gens de gauche ne votent plus).

« La France et la mer » A. Frémont, E. Augris

La table-ronde est en collaboration avec la revue *Eléphant* et *l'Ame des lieux*. Présentation d'Antoine Frémont : spécialiste des transports et de la logistique, il a notamment écrit *Le Monde en boîte, conteneurisation et mondialisation*, 2007. Il a aussi été consultant pour Réseau Ferré de France, membre d'un *think tank* sur les questions de transports et d'environnement. Membre d'un Institut de recherche sur les transports (ministère de la transition écologique/de la recherche), à la croisée de la recherche et de l'aspect plus pratique (entreprises et politiques publiques). Grand-père mousse au port du Havre, barman sur le paquebot île de France, oncle cuistot, frère officier de la marine marchande.



Histoire de la relation entre la France et la mer

Est-ce que la France est une puissance maritime ? Quelle relation avec le reste du monde à partir de la mer ? 3800 km de façade maritime pour la France métropolitaine (4 mers) et tous les confettis restes d'empire, 2^{ème} espace maritime mondial, du fait de la ZEE. Un Etat a la souveraineté sur le littoral immédiatement proche (12 miles marin) et 200 miles (ZEE). Cela ne fait pas pour autant de nous une grande puissance maritime. Dans l'histoire de France, la construction de la France a été la construction politique de l'hexagone. Les rois de France ne cherchaient pas à se projeter mais de construire à partir du cœur de leur fief (île de France), de construire petit à petit cet hexagone. Le maritime vient après. Une France Plantagenêt aurait eu un autre rapport à la mer qu'avec les capétiens. Autre exemple : le port du Havre, fondé par François I^{er} en 1517, port militaire pour faire face aux Anglais, pas conçu comme un port de commerce. XVI^e : la France commence à se projeter. Moment charnière avec des moments manqués. Mort de Louis XI, Charles VIII se lance vers l'Italie plutôt que vers la mer.

Prise de conscience de l'enjeu maritime très progressif. Colbert, dans une perspective mercantiliste, construit une marine de guerre pour la France. Prise de conscience par l'Etat que les enjeux maritimes sont très importants. Interventionnisme de l'Etat tout au long des siècles (rois puis république) pour soutenir ces espaces maritimes. La France est à la fois continentale et maritime, a-t-elle les moyens de ses ambitions en étant sur tous les fronts ? (François I^{er} qui fait face aux menaces des Habsbourg). Le commerce se fait à l'abri des empires coloniaux au XVIII^e siècle, atlantique (Bordeaux, Nantes... se développent), il n'est pas soumis à une concurrence, « chacun chez soi », concurrence franco-française. Logique de « rente », dans le cadre de frontières. N'a rien à voir avec celui d'aujourd'hui. La guerre de Sept Ans : la France perd son empire colonial. Affirmation de la puissance maritime anglaise sur les mers du globe. Commerce français soumis au bon vouloir anglais. Napoléon I^{er} : blocus maritime, Trafalgar. A chaque défaite des hommes cherchent à remonter la machine (Choiseul sous Louis XV puis 2nd empire).

Au XIX^e, priorité au colonial également dans le commerce maritime. Sous Napoléon III, ambition de retrouver une certaine position de la France. Création d'une compagnie de paquebots : Compagnie Générale transatlantique des frères Pereire. Commerce toujours atlantique mais à direction du Nouveau Monde. La France reste dans la logique du pacte colonial jusqu'à la décolonisation. Entreprises à l'abri de la concurrence internationale, concurrence nationale. La route de l'atlantique nord, où il y a de grands paquebots de ligne. Les puissances européennes se lancent dans une compétition (rapidité, luxe). Faible ouverture de la France sur le reste du monde. Le virage de la mondialisation a été difficile à négocier de ce fait.

La mondialisation est un séisme pour les compagnies maritimes françaises. L'Etat reste très présent (fusion compagnie générale transatlantique + messages), la concurrence des pays asiatiques à la fin des années 1960/1970, « tsunami asiatique » des compagnies maritimes, les compagnies maritimes françaises n'y résistent pas. Les compagnies maritimes françaises qui existent aujourd'hui n'ont plus rien à voir. CMA-CGM (10 000 employés, 4^{ème} armateur mondial). Cet armement n'a rien à voir avec le passé, apparaît dans les années 1970, à la tête un homme d'affaire libanais qui rachète la CGM et l'étend parce qu'il entretient des liens privilégiés avec la Chine. On change de paradigme : le marché hexagonal n'est qu'un marché parmi d'autres pour cette compagnie, marché véritablement mondial. Louis Dreyfus armateur, commerce du grain, ils louent des navires. Toutes les compagnies françaises aujourd'hui ont le monde comme marché. Entreprises familiales.

Les ports français ont raté le premier âge de la conteneurisation dans les années 1980-1990. A l'échelle mondiale, les plus grands ports sont en Asie, du Japon à Singapour. Les ports français (Le Havre, Dunkerque) sont en concurrence avec Anvers/Rotterdam. Marseille avec les ports méditerranéen. De manière générale, plus on s'éloigne du port, plus l'Hinterland devient soumis à la concurrence. Les ports de la façade atlantique sont devenus périphériques dans le commerce maritime mondial. On observe un déclin des ports français, avec des efforts pour que ce déclin ne perdure pas. Le projet « Port 2000 » du Havre. Depuis deux ans, petit infléchissement, on regagne des parts de marché, surtout sur les conteneurs grâce à ces investissements. Fosses 2XL (en eau profonde) à Marseille. Ils ont été mis à niveau avec les autres ports européens au niveau organisation. Les dockers sont devenus des salariés des entreprises de manutention en 1992. En 2008, claire distinction entre l'autorité portuaire (aménagement/sécurité) et l'exploitation/la manutention concédée pour 20/30 ans à des entreprises de manutention. Cela a fait gagner de la productivité au port.

L'avenir de la mer en France

Plusieurs scénarios possibles pour les ports :

- **Déclin complet des ports français.** Les ports vivaient beaucoup du commerce du pétrole. Or, on en importe de moins en moins et le raffinage se fait dans les lieux d'extraction. Cette rente s'est tarie. Enjeu stratégique pour la France : y aura-t-il encore du raffinage dans les ports français dans 20 ou 30 ans. Les petits unités de production ferment Aujourd'hui, concurrence Basse-Seine/Rotterdam, Fosses/Italie ou Europe du Nord. Enjeu stratégique d'indépendance nationale et européenne. Même exemple avec la sidérurgie (Dunkerque, Fosses, d'Arcelor Mittal), on est passé d'une concurrence nationale ou européenne et qui est maintenant à l'échelle mondiale. Ces moteurs des 30 glorieuses ne peuvent survivre qu'en restant des industries de pointe. En matière de conteneurs : Anvers et Rotterdam qui s'imposent comme des Hubs majeurs. Cela rejoint les questions de l'emploi, de l'activité économique et donc un enjeu démocratique (rapport des populations envers la mondialisation).
- **Scénario plus optimiste.** Du raffinage de très haut niveau pour une industrie pétrochimique de pointe. Ports qui restent des lieux de production : d'hydrogène à partir d'énergies renouvelables. Potentiel de reconquête pour les conteneurs très important.

On peut imaginer toute la gamme entre les deux scénarios. A travers le rapport à la mer (les ports maritimes), des questions stratégiques se posent pour la France et l'Europe.

Questions :

- Un enjeu fondamental dans le rapport à la mer et la **dimension environnementale** : zones littorales très fragiles, vulnérables, fort conflit d'usage (pêche, tourisme, préservation de l'environnement). Enjeu à faire cohabiter ces activités. Cette question devient un enjeu de compétitivité. CMA-CGM nouveaux navires au gaz, pour moins polluant. Question du branchement électrique des navires au port pour éviter la pollution (faible par ailleurs quand on la compare au tonnage).
- **Les ZEE** ont une importance en matière de ressource halieutique, nodules polymétalliques. La France s'attache à délimiter cette ZEE, notamment avec la question de l'extension au plateau continental.
- **Secteur maritime très dérégulé** (pavillon de complaisance : pavillon Kerguelen, panaméen, etc., équipage sous-payé, etc.). Les équipages sont souvent philippins, ou bulgares.
- **Routes de l'arctique** : en longeant les routes de la Russie et du Canada lié au dégel et au réchauffement climatique. Pour l'instant les flottes mondiales n'y vont pas car c'est trop dangereux et irrégulier (glacé en hiver, icebergs en été), les navires doivent être renforcés en terme d'équipage et de coques. Pas rentable. C'est plus pour **affirmer symboliquement une présence** (Russes/Chinois). Par contre, exploitation des ressources en Arctique, donc il faut une flotte. Milieux hypersensibles au niveau environnemental.
- **Chantiers navals de plaisance** très bien placés également en France. Chantiers de construction de navale de croisière (St-Nazaire, malgré le feuilleton des changements de propriétaires). Le marché maritime mondiale de croisière explose dans le monde.

Plus vite, plus loin ou ralentir ?

Quels transports pour quelle société ? Table ronde

Sylvain Allemand (animateur du débat), Philippe Duron (maire de Caen), Julien Dehornoy (représentant du ministère des transports), Laurent Gelhaye (opérateur des transports), Antoine Frémont (géographe spécialiste des transports, membre de l'organisme de recherche IFSTAR)

Littérature très importante, qui met en avant l'avènement d'un *Homo Mobilis*. Il existe un débat entre ceux qui prônent toujours plus de vitesse et ceux qui voulaient ralentir. Mais la vraie question qui se pose c'est à quel prix ? (économique et environnemental).

Diagnostic d'Antoine Frémont. Il parle d'un « **rapport schizophrénique à la mobilité** » aujourd'hui. Il existe une forme d'« hypermobilité » (Crozet, économiste des transports) depuis la Révolution industrielle, révolution des transports qui permet d'aller dans du « toujours plus ». Si on prend le cas de l'Aéroport de Beauvais, on trouve une entreprise *lowcost* du transport aérien : Ryanair (1^{er} dans le nombre des passagers par la stratégie du *lowcost*). Faire Beauvais/Lisbonne ou Athènes pour quelques dizaines d'euros ne nous paraît pas scandaleux, mais même évident. **En tant que consommateurs, nous adhérons à ce modèle d'hyper-mobilité.** Dans les aires urbaines, nous allons tous dans les supermarchés, déplacement domicile/travail, loisirs... ce qui entraîne des aménagements (question de l'entrée des villes françaises). On veut aller vite et loin, mais on veut aussi la sûreté, l'arrêt des migrants, éviter les attentats. Passer très vite et en même temps contrôler. Même chose avec les marchandises. On est en même temps hyper-productiviste et on a une aspiration totalement inverse : les aménagements nouveaux près de chez soi sont dénoncés (NIMBY), GCO, TGV. On recherche de formules « douces » (hallage,...). **Nous voulons à la fois l'hyper-productivisme de la mobilité et une préservation de l'environnement, des paysages, de la vie sociale, etc.** Ce sont des contradictions qui nous traversent tous. Crise environnementale (34% des émissions de CO² se font par les transports), problèmes de santé liés aux transports (particules fines à l'échelle locale). Sans compter que cette hyper-mobilité n'est pas pour tous (clivage social).

Laurent Gelhaye, directeur régional de transdev (filiale mobilité de la caisse des dépôts) grand-est. Opérateur. Il considère son rôle comme un aménageur du territoire. Gestion des interfaces entre train/bus/véhicule à la demande, etc. **On passe du transport à la mobilité** pour assurer des services du quotidien (accès à la santé, l'éducation, le travail, etc.). Il faut s'intéresser à la totalité du voyage, les chaînes de mobilité et plus uniquement aux trajets simples. L'opérateur privé finit par construire une géographie des mobilités (réseau de transport co-construit avec les acteurs publics, privés et les usagers). Frémont : la mobilité implique des acteurs nombreux, mettre ces acteurs autour de la table pour qu'ils puissent discuter renvoie à des problèmes de gouvernance pour qu'ils ne travaillent pas chacun dans leur coin, avec des logiques différentes (service public/approche concurrentielle/faire des bénéfices). Enjeux proprement politiques et pas seulement économiques.

Philippe Duron (ancien maire de Caen, président de région Basse-Normandie, président du conseil d'orientation des infrastructures, président de la commission mobilité 21). Pourquoi ralentir ? **Aller loin n'est pas une chose nouvelle (chasse, troupeaux, migrations). La nouveauté est la rapidité.** Cela provient d'un modèle économique (capitalisme international qui a découplé l'économie et l'état-nation) et le phénomène d'urbanisation. On cherche la rapidité car elle fait gagner du temps, qu'on peut évaluer en argent. Les voies TGV étaient considérées comme le plus rentable, ensuite le train, etc. Or, ce n'est pas forcément les attentes de la population et des pouvoirs publics (voiture, transports locaux), qui elles posent d'autres problèmes : pollution notamment. Pourquoi remettre en cause cette course à la vitesse ? Les projets nouveaux ont été privilégiés avant la maintenance du patrimoine, la dégradation des

infrastructures existantes pose problème aujourd'hui (une partie de notre réseau n'est pas sûr et oblige à rouler moins vite sur les voies ferrées). On se rend compte **qu'il faut faire moins sur la vitesse** (autoroutes/lignes grandes vitesse) et **faire un rattrapage sur les réseaux et les connexions intermodales**. Catastrophe de Gènes : problèmes de sécurité qu'il faut régler. La voie d'eau est aussi à prendre en compte (approvisionnement des grandes villes). Les citoyens sont dans le débat en tant qu'usagers, surtout de courtes distances, mais aussi à d'autres échelles. Ce qui fait que les besoins sont différents et même contradictoires : rentabilité économique à l'échelle nationale, besoins des habitants à l'échelle locale. La question qui se pose est l'alternative possible lorsqu'on doit construire ou rénover une ligne de transport. Quel est le moyen de transport le plus pertinent ? Parce qu'on ne peut pas avoir tous les modes partout, mais au moins un mode efficace partout.

Julien Dehornoy (directeur adjoint du cabinet de la ministre des transports). Question de transformer le ministère des transports en ministère des mobilités. Il faudrait aussi lier ces questions aux territoires : **on ne peut pas penser les transports sans penser la ville et la forme de la société**. Les remises en causes sont de plus en plus fortes (inégalités sociales dans l'hypermobilité, déclassement, pollution et environnement, questions de santé). ¼ de la population française a dû refuser une offre d'emploi car pas de moyen de transport pour s'y rendre. *Pendant longtemps, le transport est la liberté* (la voiture = l'émancipation), constitutif d'une nation. Premier corps d'ingénieur : ponts et chaussée. On arrive au bout de cette logique avec des **contestations de plus en plus fortes** : ZAD, remise en cause des projets de mobilités de longue distance, contestation car on est loin des mobilités du quotidien (Notre Dame des Landes, Lyon/Turin). Faut-il orienter le développement vers plus de mobilités ou moins ? Surtout maintenant que l'expansion démographique et même économique s'est fortement ralentie. **A chaque époque, vision du territoire construite à partir d'une vision des mobilités** (départements : aller/retour à cheval dans la journée vers le chef-lieu), au XIXe chaque sous-préfecture doit avoir le train pour Paris, DATAR : à moins de 45min en voiture du TGV. Aujourd'hui il faut repositionner les investissements sur les mobilités du quotidien, c'est une question d'infrastructures mais pas seulement. Autoroute qui va à l'hôpital mais on a pas de voiture ou on ne peut plus conduire. **C'est une histoire de services et plus d'infrastructures seulement**. (Ministère des travaux publics, ministère des transports, demain ministère des mobilités).

La question du numérique

Antoine Frémont. La transition numérique peut-elle modifier nos mobilités ? Très **dubitatif** sur la création de mobilités par le numérique. Cela rend service (horaires, retards, réservations...) mais ne crée pas de mobilités, elle redistribue par contre le jeu de pouvoir entre les acteurs du transport (*blablacar*, ubérisation : désintermédiation). On peut se faire livrer des repas à domicile par des coursiers en vélo, la plateforme ne fait pas les repas, « ne pédale pas », mais connaît tout et peut capter de la valeur. Ce n'est pas une vraie révolution.

Laurent Gelhaye. Il y a 15 ans l'entreprise employait directement toute la main d'œuvre et création de valeur uniquement dans la production. **Aujourd'hui la digitalisation est une part importante de la valeur (automatisation)**. Au départ il faut de l'humain pour accompagner ces nouvelles technologies (mais pas forcément ensuite). Création de titres de transports uniques pour toutes les mobilités, il faut donc beaucoup de digital. Travail avec de nouveaux partenaires. Ce qui change aussi c'est la propriété, on voit une vague de fond de la **co-utilisation**. Il faut un service de nettoyage, de maintenance, de sécurité qui va avec l'auto-partage.

Philippe Duron. Nouvelle politique : régénération et modernisation des infrastructures. **Intégrer le GPS dans le train** permet de mieux connaître et réguler leur position de **gagner 20 à 30% de capacité** en approchant les convois. Moderniser la signalisation de façon numérique permet d'éviter la saturation de

certaines lignes et donc la construction de nouvelles. Gestion numérique des aiguillages pour gagner en rapidité et efficacité. Etape suivante : l'automatisation des trains après l'automatisation des métros (permet presque 100% de régularité). Cela déshumanise mais permet une plus grande régularité. Le véhicule autonome demain sera aussi plus sûr et permettra moins d'efforts. **Si on va moins vite, on attend en contrepartie du confort** : si on va moins vite, il faut mieux utiliser son temps. WIFI dans les bus, bientôt dans les trains.

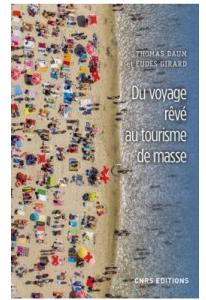
Julien Dehornoy. Les véhicules autonomes nécessitent de barder nos routes de capteurs, il faudra de nombreux investissements. Les routes seront également pleines de capteurs pour assurer la sécurité de tous. Repenser la politique d'infrastructure. Ce sera plus cher, ce qui pose la question de l'égalité des territoires. **Enjeux d'éthique et de cyber sécurité.** Emergence de plateformes de mobilités, ce qui change beaucoup de chose. Grâce au numérique, au Texas, petits bus à la demande, réponse en moins de 10min et pas de réseau fixe. Transport partagé et pas public.

Questions

- Dehornoy : annonce de zones à faible émission et de péages urbains dans beaucoup de villes françaises. Frémont : peu de solutions dans les périphéries et le périurbain.
- Frémont : pour la métropolisation, la population augmente, mécaniquement il y a plus de demandes de mobilités et ça se fait dans les villes et on a de l'espace donc peut encore s'étendre.
- Saturation des grandes gares des métropoles, nœuds ferroviaires qui posent problème.

Quel tourisme dans la France de demain ?

Intervenants : Thomas Daum et Eudes Girard, *Du voyage rêvé au tourisme de masse*, CNRS Editions, 2018



Cette intervention est une réflexion de **géographie prospective** (c'est-à-dire une étude menée à partir de tendances actuelles dont on estime qu'elles vont se maintenir et se renforcer). Questions à poser : Combien de touristes demain ? Quel type de tourisme demain, sur quels espaces ? A court terme (l'objectif de la France est d'accueillir 100 millions de tourisme en 2020), à moyen terme (enjeux d'aménagement du territoire, de réchauffement climatique).

I. Des certitudes : une mise en tourisme de l'espace français poursuivie et encouragée par les pouvoirs publics

Des tendances structurelles maintenues :

- **Aménagements de transport qui continuent à se développer** et se renforcer (deux fois plus d'autoroutes depuis les années 1980, lignes LGV, aéroports). Ce qui favorise les « *city breakers* » qui visitent des villes en 48h/72h.
- **Course au label**. Ces dernières décennies, on assiste à une course a label sur différents critères. Patrimonial : « plus beaux villages français » (1982), « villes d'art et d'histoire » (1985), « petites cités de caractère ». Environnemental : « écocertifié ». Par mimétisme, les autres villages et lieux essayent d'avoir eux aussi leur label. Cependant, si tout le monde décroche un label, cela les affaiblit.
- **Marketing touristique**. Les pouvoirs locaux (villes, régions, sites touristiques) cherchent à faire la publicité de leur destination par les réseaux sociaux, des films publicitaires, voire en encourageant le tournage de films de fiction. Ce marketing peut se faire à destination du tourisme national et international. Une tendance actuelle et de s'appuyer sur des stéréotypes, en référence à des sites connus. Martigues est vendue comme « la Venise provençale ». Loches : « I Loches You ». Potentielle sinisation des slogans dans l'avenir.
- **Recul du tourisme social** (colonies de vacances, grandes entreprises du secteur public, municipalités).

Une volonté politique qui se poursuit :

- La France accueille aujourd'hui **89 millions de touristes** par an, c'est le résultat d'une volonté politique. L'objectif pour l'avenir est de rester le **1^{er} pays touristique** au monde, et rattraper l'Espagne en termes de recettes. Mesures prises : rattachement du secrétariat d'état au tourisme au ministère des affaires étrangères en 2014, **création d' « Atout France »** pour promouvoir le tourisme français, doublement de la somme consacrée au tourisme par la banque publique d'investissement sous le quinquennat d'Hollande. Aujourd'hui, 500 millions de personnes dans le monde voient des monuments français par les images (séries, films, publicités).
- A l'échelle locale cette volonté politique est moins évidente, car les projets ne sont pas toujours viables économiquement parlant. Les petits musées de province ont du mal à attirer suffisamment.

Vieillessement de la population

- En 2035 la population française sera composée à 30% de plus de 60 ans.

- Ils ont les moyens nécessaires et le temps libre pour pratiquer du tourisme (les retraités parlent plus que les autres à l'étranger).
- Mais un tourisme différent : plus organisé, plus sécurisé, accessible pour les personnes à mobilité réduite.

II. Des probabilités : un discours touristique de plus en plus construit pour une offre élargie

La France sera-t-elle toujours le 1^{er} pays touristique demain ? Dès aujourd'hui la Chine revendique 138 millions de touristes en comptant Macao, Hong-Kong et Taïwan.

Une recomposition de l'offre

- **Recul du tourisme littoral au profit d'un tourisme de montagne** (hiver et été). De 2003 à 2016, les nuitées du littoral sont passées de 36 à 31 % et de 14 à 26% pour la montagne. Ce phénomène peut se renforcer avec les épisodes caniculaires et la montée du niveau des eaux. Par exemple, la municipalité de Lacanau prévoit de déplacer 1 500 commerces et logements pour les éloigner de la mer.
- **Essor du tourisme fluvial**. La France dispose de 8 500 km de canaux qui sert peu au fret, plus à la plaisance. Les pratiquants sont à 80% des étrangers. On parle de « slow tourisme », itinérance douce, qui permet un autre rapport au temps. Croisière à la journée également. Projet d'investissement sur la Garonne par la mairie de Bordeaux (nouveaux quais pour le tourisme fluvial), idem dans la Saône.
- **Tourisme tourné vers le monde de l'entreprise**, surtout dans l'agro-alimentaire. En tout 2 500 entreprises se sont ouvertes. La 2^{ème} plus visitée de France est la confiserie des Hautes-Vosges (180 000 touristes). Usine marémotrice de La Rance.
- **Parcs d'attraction**. Réussite économique du Puy du Fou. De plus en plus de mélange entre espaces de commerce et de divertissement (déambulation, achat, divertissement) dans de grandes zones commerciales. La France elle-même va-t-elle devenir un parc d'attraction ? Au Japon, il existe un train où on ne descend pas (trajet île d'Hokkaido et retour), destiné surtout pour les personnes âgées.

Diversification des formes de tourisme alternatives

- Les « **greeters** » est une forme de tourisme participatif (les habitants de la commune font visiter eux-mêmes leur quartier), alternative, qui cherche un contact direct, avec de petits groupes.
- « **Couchsurfing** » : plateforme qui permet d'accueillir des étrangers chez soi, et d'être accueilli ailleurs dans le monde, sans logique commerciale.
- Le lieu d'hébergement devient aussi important que le lieu visité. Naissances des **hôtels littéraires** où on trouve des livres d'un seul auteur (*Hôtel Swann* pour Proust).

Une contestation croissante mais insuffisante à limiter le tourisme

- La contestation se fait surtout autour du logement (Barcelone, Dubrovnic, Barcelone), les hébergements type Air B&B, entraînent un **manque de logement** et une **augmentation des loyers**. Cela concernerait 47 000 logements à Paris.
- On assiste à un **début de régulation** : aujourd'hui la mairie de Paris limite à 4 mois de location maximum par an. Cependant, il existe un lobbying très important pour faire sauter ces régulations (procès en cours à Bruxelles).

III. Un risque : que la contrainte économique à court terme l'emporte sur l'objectif idéal d'un tourisme durable

Le tourisme restera une forme de « premier luxe »

- **1/3 des Français ne partent pas en vacances** (c'est-à-dire plus de 4 jours). Cette proportion a diminué, mais pas de façon linéaire, depuis les 30 Glorieuses. Les causes de non départ sont à 52% des causes financières. On peut se demander si c'est un seuil incompressible ? On se heurte alors à la question de la pauvreté.
- Le développement du « *low cost* » pourrait être une opportunité pour des populations plus pauvres, mais en réalité, une étude de 2008 montre que ces tarifs profitent à des populations qui voyageaient déjà.
- **Tendance à la segmentation** des séjours.

Une empreinte écologique de plus en plus marquée

- Le tourisme génère une **empreinte écologique** y compris dans des espaces que l'on ne soupçonne pas (chemins de haute randonnée). Cela pose des questions de citoyenneté.
- Il pose aussi des **questions sociales** avec une logique commerciale de plus en plus marquée : concentration des flux dans les « zones touristiques internationales » (12 à Paris, 21 en France) selon la loi de 2015, elles ont le droit d'ouvrir le soir plus tard et le dimanche.

Des tentatives de tourisme durable très limitées

- **Evolution de refuges** pour répondre à des flux croissants par la technologie : le refuge du Dôme du Goûter dispose d'un système de compactage des déchets, panneaux solaires.
- Mesures de **limitation de la fréquentation** de certains sites (Mt Blanc).