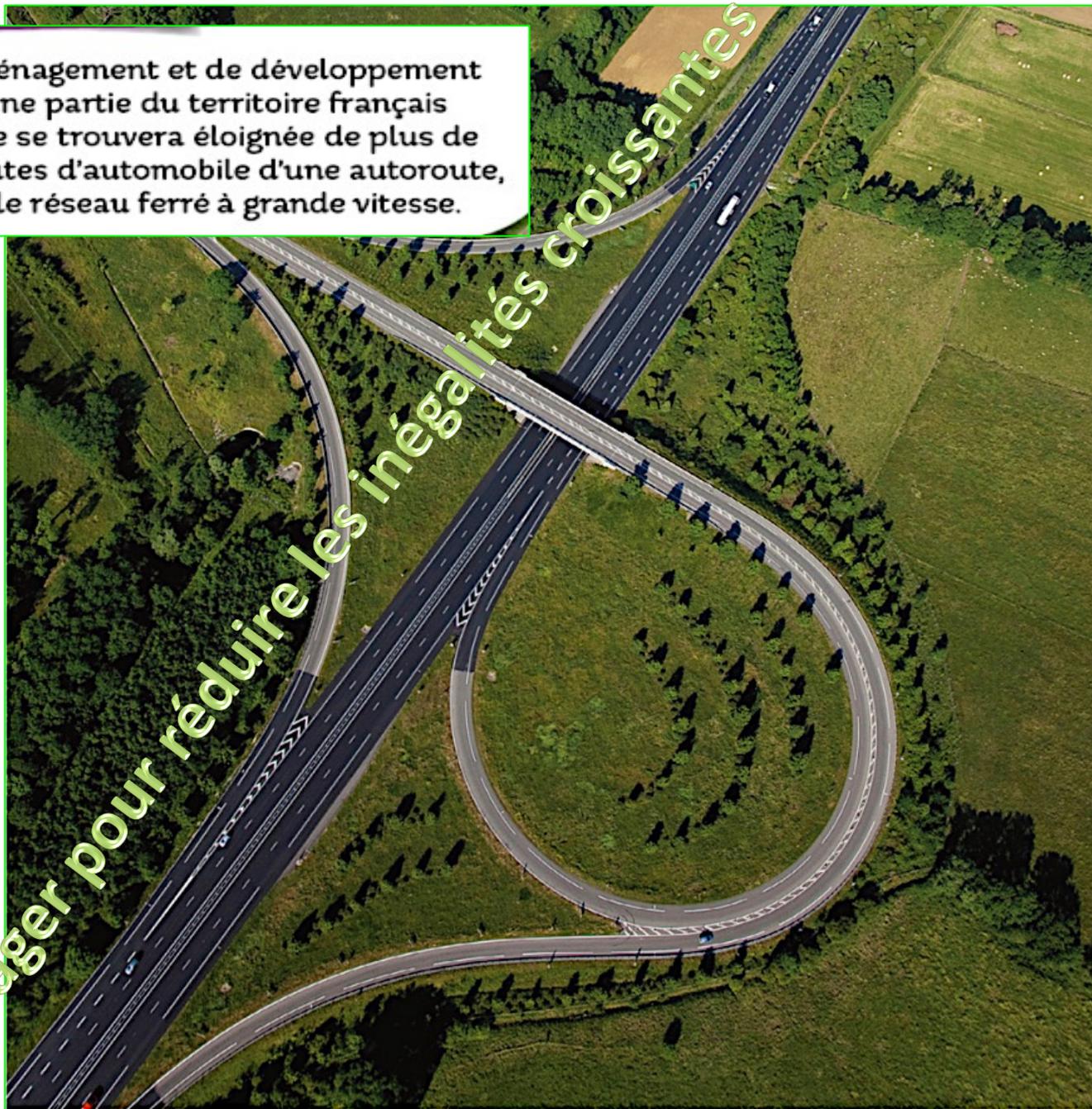


La loi du 4 février 1995 d'aménagement et de développement du territoire prévoit qu'aucune partie du territoire français métropolitain continental ne se trouvera éloignée de plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile d'une autoroute, ou d'une gare desservie par le réseau ferré à grande vitesse.

Aménager pour réduire les inégalités croissantes



2 L'échangeur autoroutier (A64) de Saint-Gaudens (Haute-Garonne), 2014

## Aménager pour réduire les inégalités croissantes

→ Quelles sont les inégalités entre les territoires français ?  
Comment l'aménagement du territoire peut-il les réduire ?

### VOCABULAIRE

- Aménagement**  
Ensemble des actions et/ou des politiques mises en œuvre pour réduire les inégalités entre les territoires.
- Collectivités territoriales**  
Communes, départements, régions.
- Décentralisation**  
Transfert de compétences de l'État vers les collectivités territoriales (communes, départements, régions)
- Interface**  
Zone de contacts et d'échanges privilégiés entre deux espaces distincts.
- Ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV)**  
Ligne ferroviaire construite pour des trains roulant au-delà des 220 km/h et nécessitant un tracé et une signalisation spécifiques.
- Région**  
Territoire administratif intermédiaire situé entre l'échelle locale et l'échelle nationale. Collectivité territoriale depuis 1982, elle est dirigée par un conseil régional.
- Territoire**  
Espace vécu et approprié par ses habitants.

### A La mondialisation accentue les inégalités

#### 1. Paris et les métropoles concentrent les richesses

● L'organisation de la France est **dominée par Paris**, seule **ville mondiale**, et par les **métropoles régionales** qui concentrent les **activités** et les **richesses**. La pauvreté n'est toutefois pas absente des villes : 65,2 % des pauvres vivent dans les grandes agglomérations.

#### 2. Des territoires inégalement intégrés aux réseaux

● La **mondialisation** a accentué les **inégalités**. Les **régions frontalières** à proximité de la mégalopole européenne et les **façades littorales** profitent de leur situation d'**interface** pour se développer, tandis que les espaces ruraux, mal intégrés aux réseaux, sont souvent en déprise.

#### 3. La grande vitesse pour tous ?

● Pour rapprocher les **territoires**, l'UE et la France aménagent des **lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV)**. L'ouverture de la LGV Bretagne-Pays de la Loire et de la LGV Sud Europe Atlantique améliore l'**intégration européenne des territoires français de l'Ouest et du Sud-Ouest**, en particulier des métropoles comme Bordeaux.

### B Les enjeux de l'aménagement du territoire

#### 1. Réduire les difficultés des espaces ruraux

● Les **espaces ruraux** sont soutenus par une politique de **zones de revitalisation rurale (ZRR)** pour limiter leur déclin économique et démographique (→ chap. 14 p. 250).

● En 2015, 364 **maisons de services au public** ont été créées pour répondre aux besoins des citoyens éloignés des services publics.

#### 2. Assurer la mixité sociale dans les aires urbaines

● Une **politique urbaine** vise à améliorer la vie dans certains quartiers pauvres des grandes villes où la **mixité sociale** est très faible. La **politique pour la cohésion urbaine et la ville soutient 1 500 quartiers** en difficulté en France. Ces **quartiers prioritaires** sont localisés en Ile-de-France, à Marseille, Lille, Lyon, Strasbourg, Toulouse et Bordeaux.

#### 3. Garantir la mobilité pour tous

● Les **politiques publiques** souhaitent garantir les **déplacements** des populations. Par exemple, l'ouverture de l'autoroute A75 a pour

objectif de désenclaver le Massif central. Les politiques urbaines locales financent des **transports en commun** : tramway à Besançon, Tours, Dijon ou Brest par exemple.

### C Les acteurs de l'aménagement du territoire

#### 1. Une politique nationale et européenne

● L'UE est le premier financeur de l'**aménagement du territoire** français. Le **Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)** conseille le gouvernement français pour lutter contre les inégalités territoriales.

#### 2. La région, un acteur majeur de l'aménagement

● Les **collectivités territoriales** sont des acteurs de plus en plus impliqués. La **décentralisation** donne aux **régions françaises** des compétences plus grandes en matière d'aménagement du territoire : gestion des lycées, transport ferroviaire, etc.

#### 3. Les habitants participent à l'aménagement local

● Les **habitants** sont des **acteurs** influents dans l'**aménagement local**. Ils interviennent lors des enquêtes publiques ou dans les conseils de quartier pour exprimer leurs opinions et parfois leurs oppositions.

### REPÈRES

Les 13 régions métropolitaines en 2016

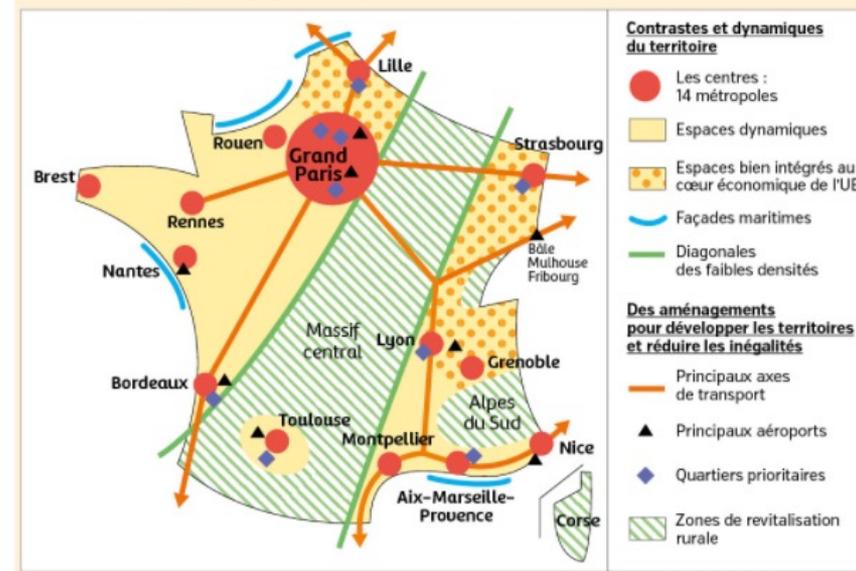


→ Voir atlas p. 434

### CHIFFRES CLÉS

- 18 régions dont 13 régions métropolitaines
- 5 DROM
- 101 départements dont 96 en France métropolitaine
- 35 000 communes

### Je retiens autrement

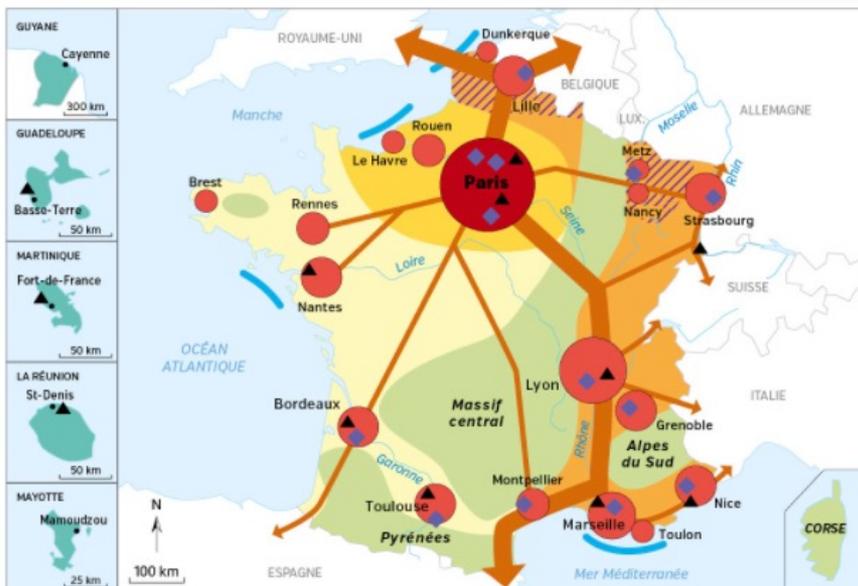


## Inégalités et aménagement du territoire français

### ÉTAPE 1 J'identifie les contrastes du territoire et les aménagements

#### Je situe dans l'espace

- 1 Quel espace domine l'organisation du territoire français ?
- 2 Comment l'aménagement du territoire compense-t-il les inégalités ? Relevez trois exemples.
- 3 Quelle partie du territoire national est bien intégrée à l'Union européenne ?
- 4 À quel type d'espace le territoire de votre collège appartient-il ?



#### Des territoires moteurs

- Grand Paris : métropole mondiale
- Mégarégion parisienne : cœur du territoire national
- Métropoles régionales et leur aire urbaine

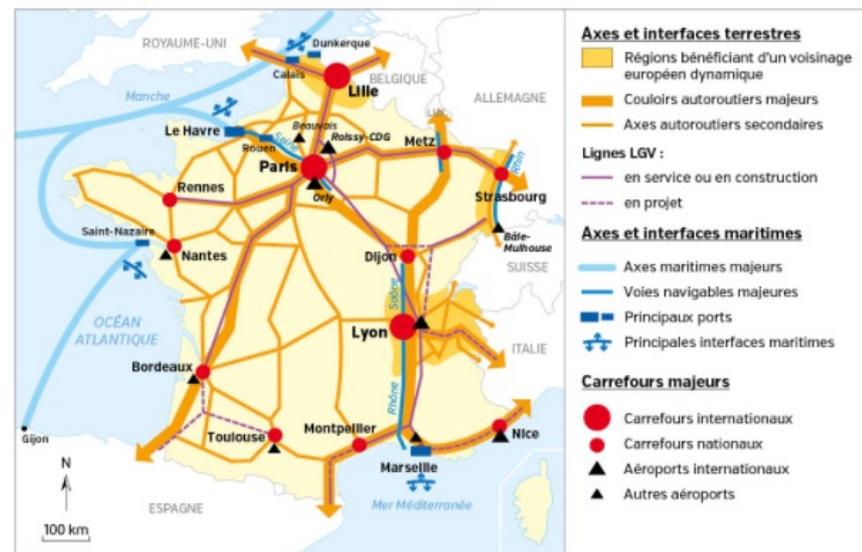
#### Des espaces en difficulté et aidés

- Espaces ruraux aidés : zones de revitalisation rurale (ZRR)
- Territoires ultramarins : aides de l'UE aux régions périphériques
- Régions industrielles anciennes : aides à la reconversion
- Quartiers prioritaires : politique de cohésion urbaine

#### Des territoires inégalement reliés au monde

- Espaces bien intégrés à l'UE
- Espaces dynamiques en cours d'intégration par les transports (LGV)
- Axes majeurs de communication
- Façades portuaires
- Aéroports internationaux

### 1 L'organisation du territoire français



#### Axes et interfaces terrestres

- Régions bénéficiant d'un voisinage européen dynamique
- Couloirs autoroutiers majeurs
- Axes autoroutiers secondaires

#### Lignes LGV :

- en service ou en construction
- en projet

#### Axes et interfaces maritimes

- Axes maritimes majeurs
- Voies navigables majeures
- Principaux ports
- Principales interfaces maritimes

#### Carrefours majeurs

- Carrefours internationaux
- Carrefours nationaux
- Aéroports internationaux
- Autres aéroports

### 2 Le réseau de transport de l'espace français

### ÉTAPE 2 Je passe au croquis

- 5 En vous aidant des cartes 1 et 2, identifiez chacun des figurés cartographiques utilisés sur ces trois schémas. Puis, construisez la légende du croquis disponible sur le site élève. Chacun des petits schémas correspond à une partie de la légende.

Site élève  
croquis à imprimer

#### MÉTHODE

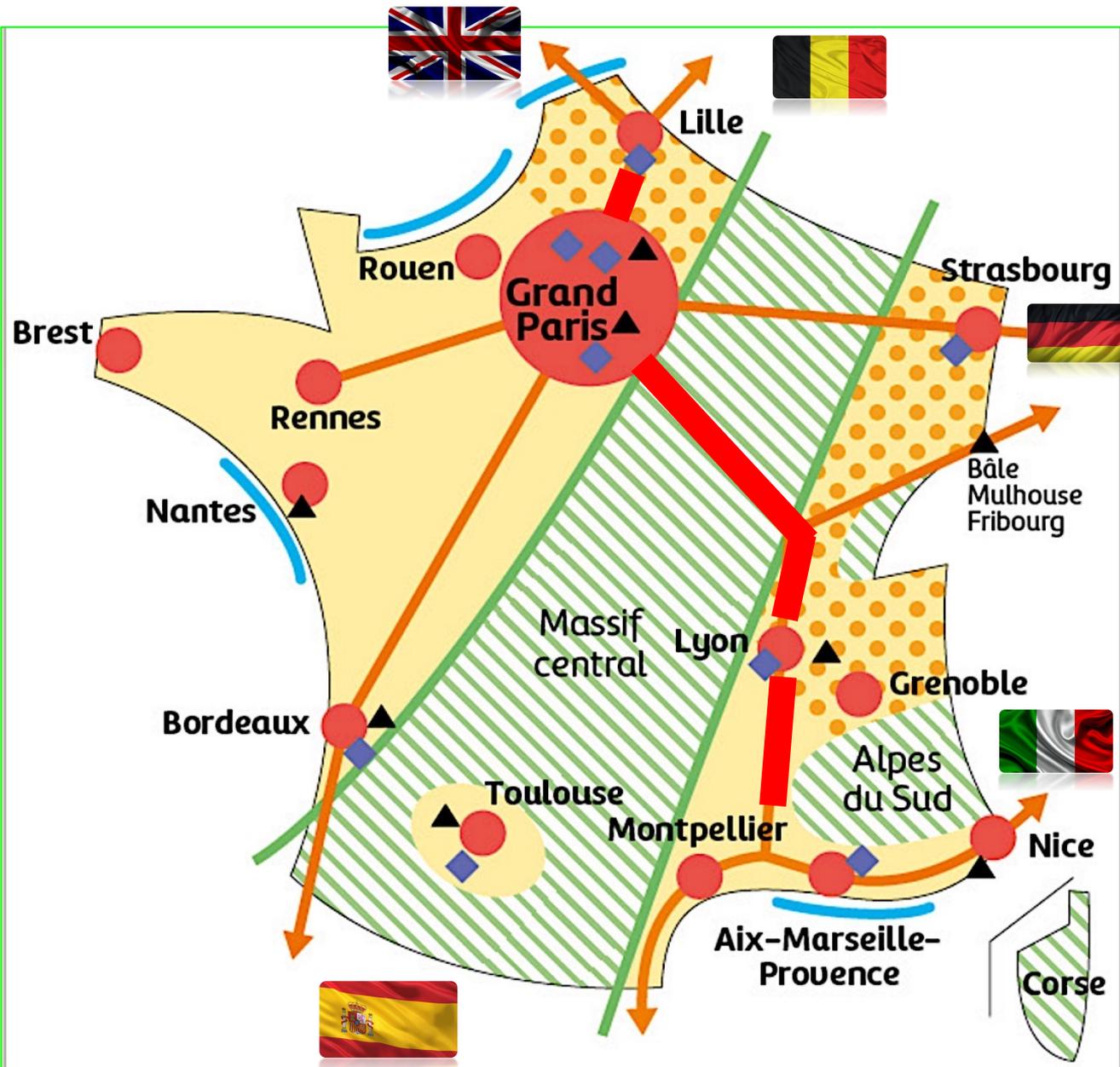
- Pour réaliser le croquis, réunissez les informations cartographiées sur ces trois schémas.
- Ajoutez le nom des grands repères géographiques (métropoles, régions, mers et océan...).
- Donnez un titre à votre croquis.



1. Un réseau dominant de métropoles

2. Des contrastes spatiaux

3. Des disparités de transports



### Contrastes et dynamiques du territoire

- Les centres : 14 métropoles
- Espaces dynamiques
- Espaces bien intégrés au cœur économique de l'UE
- ~ Façades maritimes
- Diagonales des faibles densités

### Des aménagements pour développer les territoires et réduire les inégalités

- Principaux axes de transport
- ▲ Principaux aéroports
- ◆ Quartiers prioritaires ou pôles de compétitivité ?
- Zones de revitalisation rurale

**Universités**

**Laboratoires de recherches**

**Technopôle**

**Entreprises innovantes**

← Chercheurs vont donner des cours

Étudiants vont en stage →

↑  
↓  
Entreprises financent les universités et embauchent des étudiants en fin d'études  
Étudiants vont en stage

↑  
↓  
Entreprises financent les recherches en espérant des inventions  
Chercheurs ont besoin de financement

# étude de cas



## **Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : relier Bruxelles à Madrid**

### **Étude de cas : Le projet de LGV Paris–Hendaye.**

Cette étude porte sur un projet d'aménagement ferroviaire à grande vitesse visant à relier Paris à Hendaye via Bordeaux et Dax, avec une extension vers l'Espagne.

Le projet fait débat et met en lumière les enjeux de l'aménagement du territoire en France, en particulier dans le Sud-Ouest.

**Préambule : comment construit-on une Ligne à Grande Vitesse (L.G.V.) ?**





### Calendrier

- En cours : Etudes "Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux"
- 2024 : Début des travaux "Aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux" et "Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse".  
Démarriage de la phase opérationnelle de la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse.

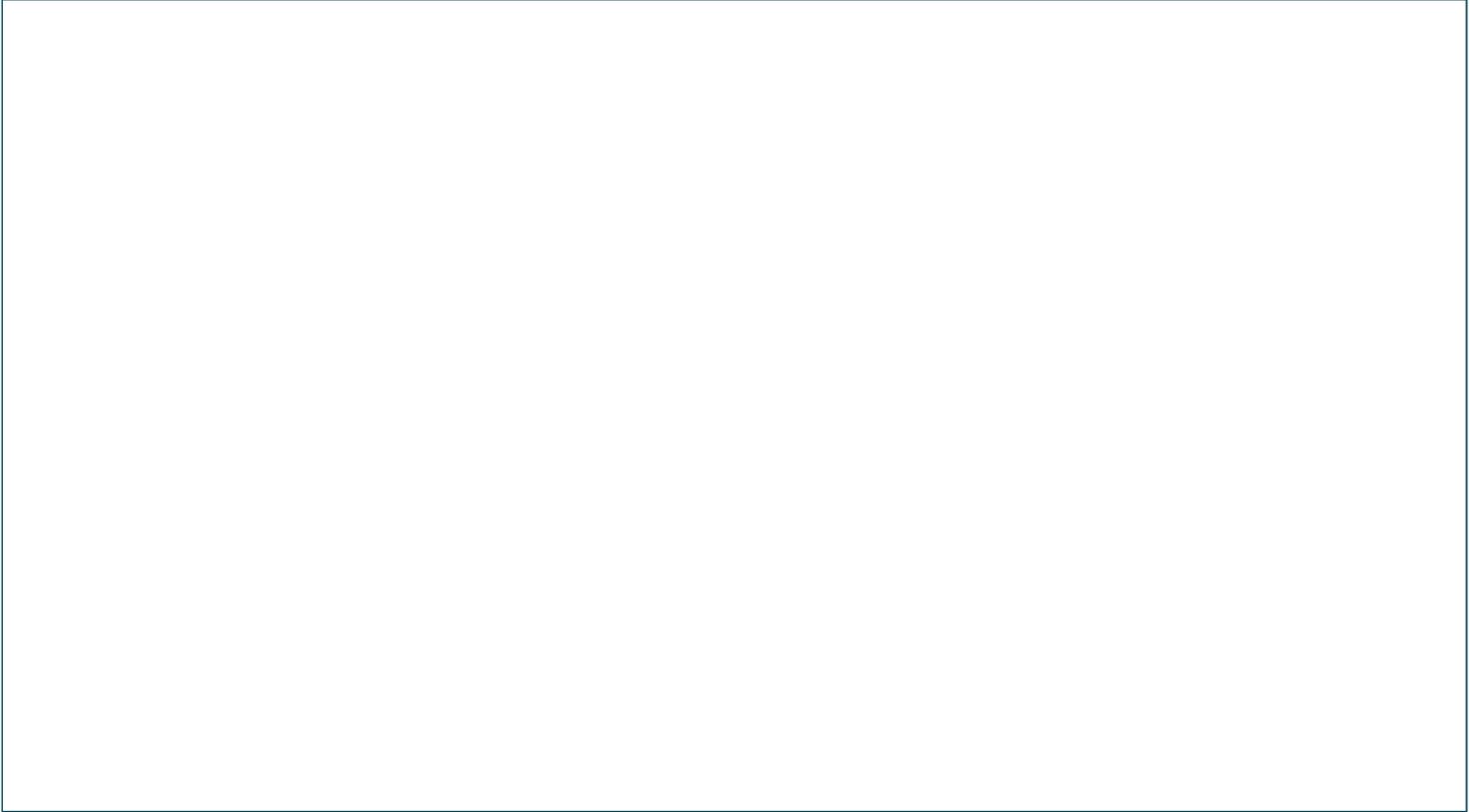


## Doc 1 : Carte du projet LGV GPSO

Carte schématique du tracé prévu entre Bordeaux, Toulouse et Dax, puis Hendaye. Indication des zones concernées, des oppositions locales et des gares projetées.

La LGV Bordeaux - Espagne est aussi une partie du GPSO. Il est prévu de créer la ligne en deux temps : en premier lieu, relier Bordeaux à Dax (mise en service estimée en 2023 à l'horizon 2037) et ensuite de Dax à l'Espagne (mise en service estimée en 2023 à 2042). En 2024 le directeur général de la société des Grands Projets du Sud Ouest souhaite une mise en service vers Dax en 2034.

## Document 2 : comprendre le GPSO en 2 minutes (SNCF)



### Document 3 : temps de parcours (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest)

Trajet	Aujourd'hui	Après le 'Y Basque'	Après GPSO phase 1 (Bordeaux-Dax/Toulouse)	Après GPSO phase 2 (Dax-frontière)
Bordeaux–Toulouse	2h01		1h05	
Bordeaux–Barcelone	4h50		3h50	
Bordeaux–Marseille	5h20 via Paris, 6h10 direct		4h20	
Bordeaux–Bayonne	1h38		1h18	1h08
Bordeaux–Bilbao	4h30	3h15	2h55	1h55
Bordeaux–Madrid	9h	5h15	4h55	3h55
Paris–Toulouse	4h10		3h10	
Paris–Bayonne	3h45		3h25	3h15
Paris–Madrid	9h00 via Barcelone		7h25	6h05
Toulouse–Bayonne	3h30			2h15

## Document 4 : les arguments des acteurs favorables au projet de LGV Paris-Hendaye



## Document 4 : les arguments des acteurs favorables au projet de LGV Paris-Hendaye

Plusieurs acteurs institutionnels et économiques, tels que le **Conseil régional de Nouvelle-Aquitaine**, des **chambres de commerce et d'industrie locales**, ainsi que des **associations d'usagers des transports**, soutiennent activement le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris–Hendaye, également connu sous le nom de Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Ils avancent plusieurs arguments en faveur de sa réalisation :

- ✓ **Amélioration de la mobilité régionale et nationale** : La LGV permettrait de réduire significativement les temps de trajet entre Paris et le Sud-Ouest de la France, renforçant ainsi l'accessibilité des territoires concernés. Par exemple, le temps de parcours entre Bordeaux et Bayonne serait réduit de 1h45 à environ 1h05.
- ✓ **Dynamisation économique** : En facilitant les déplacements, la LGV favoriserait le développement économique des régions traversées, en attirant des entreprises et en stimulant le tourisme. La mise en réseau des métropoles du Sud-Ouest renforcerait également leur compétitivité à l'échelle nationale et européenne.
- ✓ **Intégration européenne** : Le projet s'inscrit dans le cadre du Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T), visant à améliorer les liaisons ferroviaires entre les pays membres. La connexion avec l'Espagne via le "Y basque" renforcerait les échanges transfrontaliers et faciliterait les déplacements internationaux.
- ✓ **Réduction de l'empreinte carbone** : En offrant une alternative rapide et efficace au transport routier et aérien, la LGV contribuerait à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, soutenant ainsi les objectifs de transition écologique.
- ✓ **Soutien populaire** : Selon un sondage réalisé en mai 2024, 86% des habitants des territoires concernés se déclarent favorables au projet, une fois informés de ses objectifs et implications.

Source : [Ceser Nouvelle-Aquitaine](#) - Source : [Commission Transports - Territoires+2Wikipédia](#),  
[l'encyclopédie libre+2Wikipédia](#), [l'encyclopédie libre+2](#) - Source : [Placéco](#)

## Document 5 : extrait d'un collectif d'opposants au projet de LGV Paris–Hendaye



## Document 5 : extrait d'un collectif d'opposants au projet de LGV Paris–Hendaye

Plusieurs associations et collectifs, tels que **LGV NON MERCI**, **Alternative LGV**, et **Les Amis de la Terre**, s'opposent au projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Paris–Hendaye, également connu sous le nom de Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO). Ils avancent plusieurs arguments pour justifier leur opposition

**Coût financier exorbitant** : le projet est estimé à plus de 14 milliards d'euros, une somme jugée disproportionnée par rapport aux bénéfices attendus. Les opposants estiment que cet investissement pourrait être mieux utilisé pour améliorer les infrastructures existantes et les transports du quotidien.

**Impact environnemental négatif** : la construction de la LGV entraînerait la destruction de milliers d'hectares de terres agricoles, de forêts et de zones humides, menaçant ainsi la biodiversité locale. Par exemple, la vallée du Ciron, un écosystème fragile, serait particulièrement affectée.

**Absence de besoin réel** : selon une enquête publique, une majorité de citoyens et de collectivités locales ne perçoivent pas de nécessité pour une nouvelle ligne à grande vitesse dans le Sud-Ouest. Les opposants suggèrent que la modernisation des lignes existantes serait une alternative plus appropriée.

**Priorité aux transports du quotidien** : les associations estiment que les fonds publics devraient être prioritairement investis dans l'amélioration des trains régionaux et des transports en commun locaux, qui bénéficieraient à un plus grand nombre d'usagers au quotidien.

**Doutes sur la rentabilité socio-économique** : la Cour des comptes a exprimé des réserves quant à la viabilité économique du modèle de la grande vitesse ferroviaire, soulignant que les coûts élevés ne sont pas toujours justifiés par les gains de temps réalisés.

Source : [La Relève et La Peste+5Le Figaro+5lgvnonmerci.fr+5](#) - Source : [La Relève et La Peste](#) - Source : [Wikipédia, l'encyclopédie libre+3lgvnonmerci.fr+3Wikipédia, l'encyclopédie libre+3](#) - Source : [lgvnonmerci.fr+3Wikipédia, l'encyclopédie libre+3Ceser Nouvelle-Aquitaine+3](#) - Source : [Wikipédia, l'encyclopédie libre+2Wikipédia, l'encyclopédie libre+2Reporterre+2](#)

# Questions

1. Situez le projet LGV GPSO :

Quelles régions traverse-t-il ?

Quelle est sa destination finale ?

Quel est son objectif principal ?

Docs 123

2. Quels sont les acteurs favorables au projet ?

---

3. Qui est favorable au projet de LGV Paris-Hendaye ?

4. Pourquoi sont-ils favorables aux projets de LGV Paris-Hendaye ?

Docs 34

5. Quels sont les arguments des opposants aux projets de LGV Paris-Hendaye ?

6. Comment ce projet montre-t-il qu'il est difficile de concilier développement durable et avis des citoyens dans un projet d'aménagement ?

Docs 5

7. À votre avis, ce projet est-il nécessaire ? Pourquoi ?