

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

NOTIONS ET VOCABULAIRE:
-MIGRATION
-MOBILITÉ
-TOURISME



LES MIGRATIONS INTERNATIONALES

Étude de cas possibles:
- "la mer Méditerranée, un bassin migratoire"
- "Dubai: un pôle touristique et migratoire"

LES MOBILITÉS TOURISTIQUES

Étude de cas possibles:
- "Dubai: un pôle touristique et migratoire"
- Les USA: pôle touristique majeur à l'échelle mondiale



LA FRANCE: MOBILITÉS, TRANSPORTS ET ENJEUX AMÉNAGEMENTS

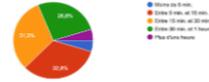


EN AMONT



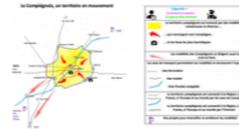
Mise en place d'une grille d'analyse dans le précédent chapitre, utilisée pour tout le thème

Combien de temps dure approximativement votre trajet pour vous rendre au lycée?
64 réponses



UNE ÉTUDE DE CAS

Le Compiégnois : un territoire en mouvement



Une enquête réalisée auprès des élèves sur leurs mobilités et celles de leurs parents

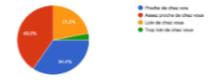
UNE MISE EN PERSPECTIVE

Mobilités, transports et enjeux d'aménagement en France



I. UN TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR DES MOBILITÉS DIVERSES

Le lycée vous semble



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 socio-économiques et territoriales. Le Compiégnois un territoire en mouvement

II. UN TERRITOIRE CONNECTÉ AMBITION AFFICHÉE DES RESPONSABLES POLITIQUES



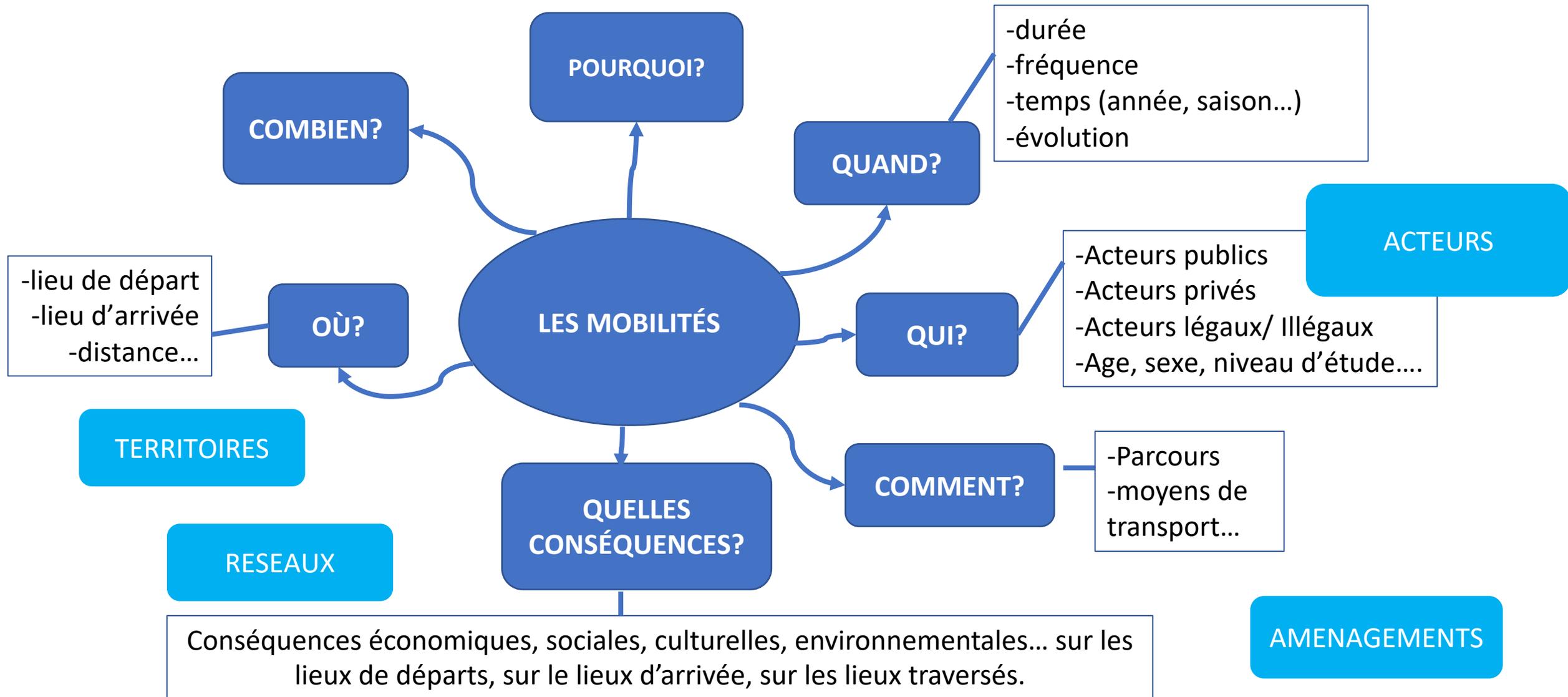
L'étude de la configuration spatiale des réseaux de transport et des réseaux numériques de communication invite à analyser les formes de la mobilité. Elle met en évidence la mise en concurrence des territoires en fonction de leurs atouts, mais également de la distance-temps qui les sépare des principaux pôles économiques, administratifs et culturels.

III. PROMOUVOIR DES MOBILITÉS DURABLES ET RENFORCER LA COHÉSION TERRITORIALE, DES ENJEUX CONNEXES



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

Mettre en place des grilles de lecture:
Exemple du thème 3 de Seconde « des mobilités généralisées »



LE PROGRAMME

« -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. »

NOTION

✓ Mobilités

CAPACITÉS ET MÉTHODE TRAVAILLÉES

- ✓ Nommer et localiser les grands repères géographiques ainsi que les principaux processus et phénomènes étudiés.
- ✓ Mettre en œuvre le changement d'échelles
- ✓ Confronter le savoir acquis en géographie avec ce qui est entendu, lu et vécu.
- ✓ Réaliser des productions graphiques et cartographiques dans le cadre d'une analyse => **passer de la carte au schéma, choisir le langage cartographique adapté**
- ✓ Savoir lire, comprendre et apprécier une carte, un croquis, un document iconographique, une série statistique...
- ✓ Procéder à l'analyse critique d'un document (enquête)

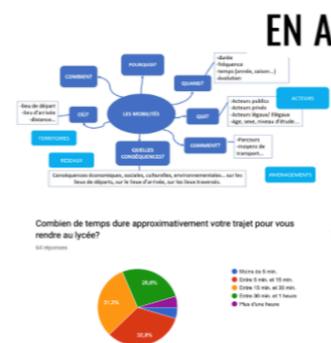
L'articulation EdC / MP : d'une démarche inductive à une démarche déductive

Une étude de cas introductive pour aborder la question des mobilités en France par le vécu de l'élève et le confronter au local => *Le Compiègnais, un territoire en mouvement*

démarche d'investigation, le « terrain » du géographe
=> Travail autonome de l'élève à partir de documents divers dans lequel l'élève construit son savoir

=> L'étude de cas est au service d'une démarche inductive

EN AMONT



Mise en place d'une grille d'analyse dans le précédent chapitre, utilisée pour tout le thème

Une enquête réalisée auprès des élèves sur leurs mobilités et celles de leurs parents

La question spécifique sur la France s'intègre bien dans les problématiques du thème

UNE ÉTUDE DE CAS

Le Compiègnais : un territoire en mouvement



I. UN TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR DES MOBILITÉS DIVERSES

Le lycée vous semble

II. UN TERRITOIRE CONNECTÉ
AMBITION AFFICHÉE DES RESPONSABLES POLITIQUES

III. PROMOUVOIR DES MOBILITÉS DURABLES ET RENFORCER LA COHÉSION TERRITORIALE, DES ENJEUX CONNEXES

La réhabilitation du quartier de la gare

UNE MISE EN PERSPECTIVE

Mobilités, transports et enjeux d'aménagement en France



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 socio-économiques et territoriales. Le Compiègnais un territoire en mouvement

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

La généralisation permet de mettre en perspective l'étude de cas, de confronter le vécu ou l'exemple, de changer d'échelle, de modéliser...

Elle se nourrit d'exemples développés:

Par ex, Roissy CdG et la polarisation du réseau français de transport, batailles pour le passage d'une LGV, jeu d'acteurs autour de la question du choix d'implantation d'une FTN...

=> Les exemples développés (études de cas) illustrent la mise en perspective, confrontent les situations = démarche déductive

L'étude de cas: une démarche inductive à déclinaison variable

Exemple 1: Etude cas puis généralisation

QUESTION 3 : LA FRANCE: MOBILITÉS, TRANSPORTS ET ENJEUX AMÉNAGEMENTS (5H)

EN AMONT
 Mise en place d'une grille d'analyse dans le précédent chapitre, utilisée pour tout le thème

Une enquête réalisée auprès des élèves sur leurs mobilités et celles de leurs parents

UNE ÉTUDE DE CAS
 Le Compiégnois : un territoire en mouvement

UNE MISE EN PERSPECTIVE
 Mobilités, transports et enjeux d'aménagement en France

I. UN TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR DES MOBILITÉS DIVERSES
 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 socio-économiques et territoriales. Le Compiégnois un territoire en mouvement

II. UN TERRITOIRE CONNECTÉ AMBITION AFFICHÉE DES RESPONSABLES POLITIQUES
 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.

III. PROMOUVOIR DES MOBILITÉS DURABLES ET RENFORCER LA COHÉSION TERRITORIALE, DES ENJEUX CONNEXES
 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

2 heures consécutives
H1 + H2

3 heures consécutives
H3 + H4 + H5

Exemple 2: Va-et-vient étude de cas - généralisation

QUESTION 3 : LA FRANCE: MOBILITÉS, TRANSPORTS ET ENJEUX AMÉNAGEMENTS (5H)

EN AMONT
 Mise en place d'une grille d'analyse dans le précédent chapitre, utilisée pour tout le thème

Une enquête réalisée auprès des élèves sur leurs mobilités et celles de leurs parents

UNE ÉTUDE DE CAS
 Le Compiégnois : un territoire en mouvement

UNE MISE EN PERSPECTIVE
 Mobilités, transports et enjeux d'aménagement en France

I. UN TERRITOIRE TRAVERSÉ PAR DES MOBILITÉS DIVERSES
 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 socio-économiques et territoriales. Le Compiégnois un territoire en mouvement

II. UN TERRITOIRE CONNECTÉ AMBITION AFFICHÉE DES RESPONSABLES POLITIQUES
 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.

III. PROMOUVOIR DES MOBILITÉS DURABLES ET RENFORCER LA COHÉSION TERRITORIALE, DES ENJEUX CONNEXES
 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

2 heures
H1 + H2

1.5 heures
H3 + H4

1.5 heures
H4 + H5

Le terrain (le(s) cas) pour faire émerger les problématiques => démarche inductive, pratique géographique

Le Compiégnois, un territoire en mouvement

I- Un territoire traversé par des mobilités diverses

- Enquête auprès des élèves mobilités quotidiennes + tourisme + déplacements sur le terrain.
- Géo clip = généralisation à l'échelle du Compiégnois (déplacements domicile travail, mode de transport utilisé, migrations saisonnières = tourisme)
- ⇒ Des mobilités différenciées?
- ⇒ Mobilités réelles / mobilités perçues?

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 socio-économiques et territoriales.

II- Un territoire connecté, ambition affichée des responsables politiques

A- Un impératif de connexion...

→ A l'échelle du Compiégnois:

- mobilités internes: cf Pont neuf

→ Aux échelles de la France, de l'Europe et du monde:

- Barreau Creil Roissy = trajet direct Compiègne-Roissy CDG 2022
- CSNE 2027
- connexion au très haut débit (Documents de communication du conseil départemental de l'Oise, sites web de communes...)

B- ... à la charge d'acteurs multiples

Rôle des collectivités territoriales, des EPCI, de l'Etat et de l'UE (Documents de communication du conseil départemental de l'Oise, sites web de communes...)

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.

III- Promouvoir des mobilités durables et renforcer la cohésion territoriale, des enjeux connexes

A- Réduire l'impact de la voiture, faciliter les mobilités

Travail sur le SCOT de l'ARC – Oise mobilité (département) – projet du nouveau quartier de la gare à Compiègne

Envisager le coût financier des déplacements (approche sociale)

B- Des projets d'aménagement de transport pour créer du développement mais aussi rééquilibrer les espaces (SRU)

- Le Pont neuf et la ZAC des deux rives => créer du dvp dans une zone en perte de vitesse économique
- Plateforme logistique de Longueil-Annel
- Le nouveau quartier de la gare et le rapprochement d'un quartier en difficulté: Bellicart

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

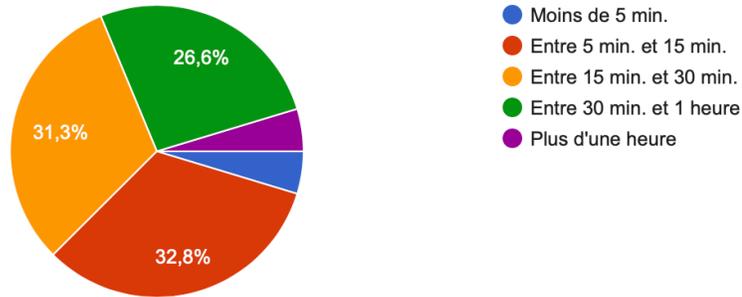
I- Un territoire traversé par des mobilités diverses

Enquête : « les mobilités lycéennes »

Pour les élèves

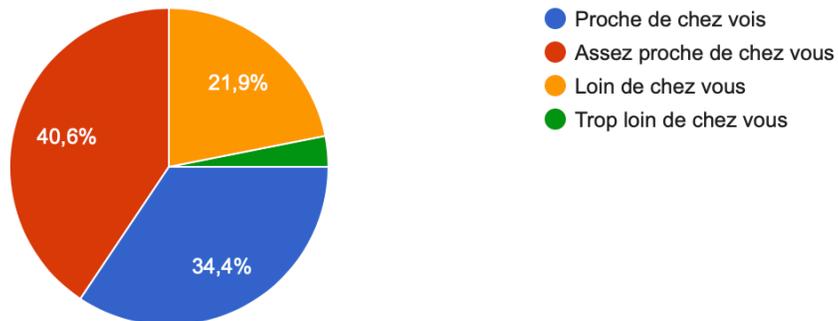
Combien de temps dure approximativement votre trajet pour vous rendre au lycée?

64 réponses

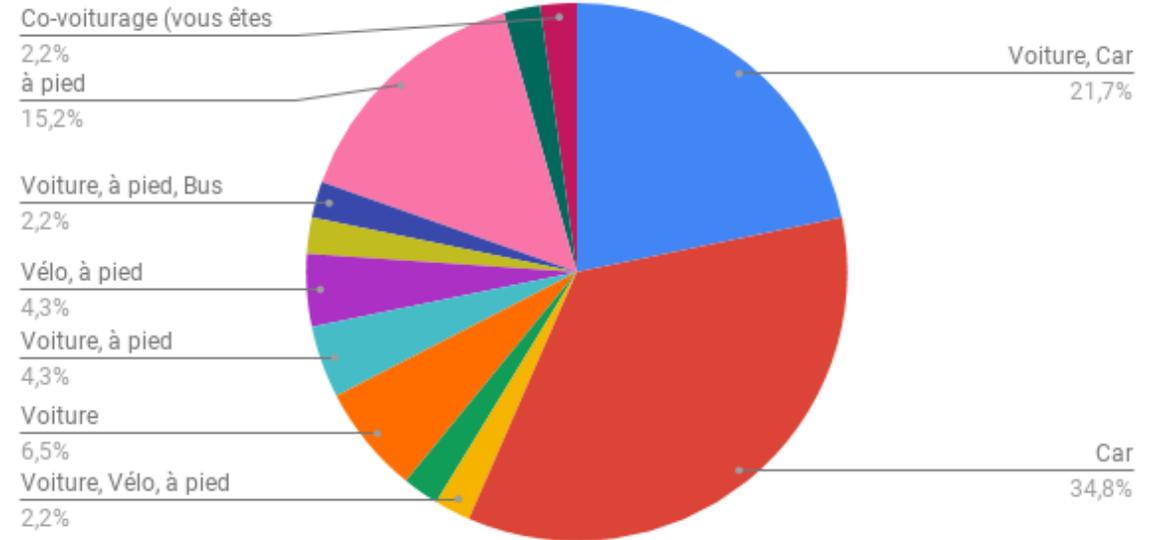


Le lycée vous semble

64 réponses



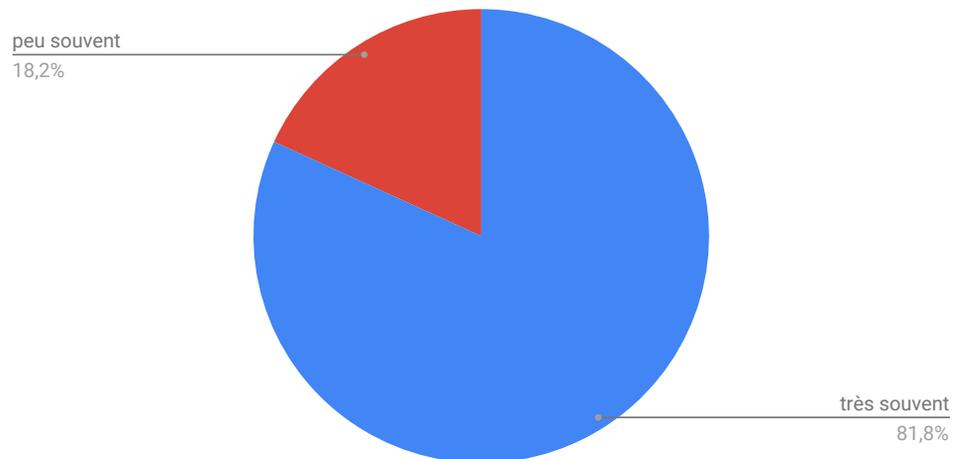
Si vous êtes externe ou demi-pensionnaire, comment venez-vous au lycée?



Donc:

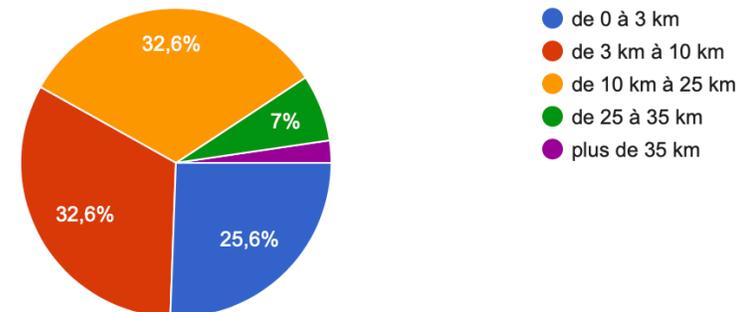
- Des déplacements
- Pour des raisons de travail = mobilités contraintes
- Intensité, durée différentes
- Modalités différentes
- Mobilités peu perçues négativement

Pour des raisons de loisirs, sortez-vous hors de votre commune de résidence?

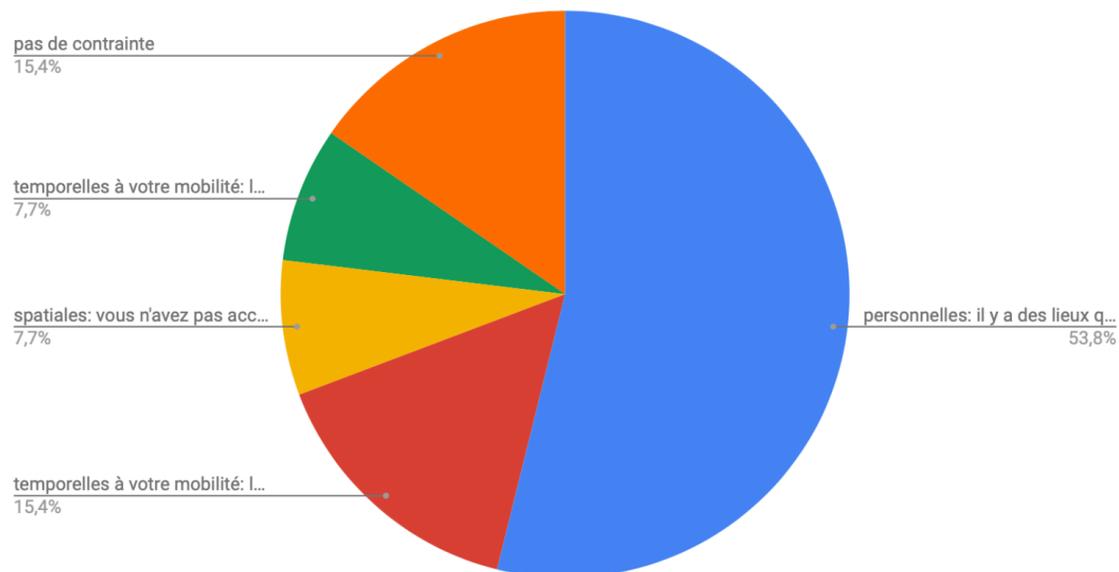


Si vous pratiquez une activité sportive ou artistique extra-scolaire, combien de kilomètres vous séparent du lieu où vous pratiquez cette activité (entraînements, répétitions etc)?

43 réponses



Pour les loisirs comme pour les services du quotidien, diriez-vous qu'il existe des contraintes

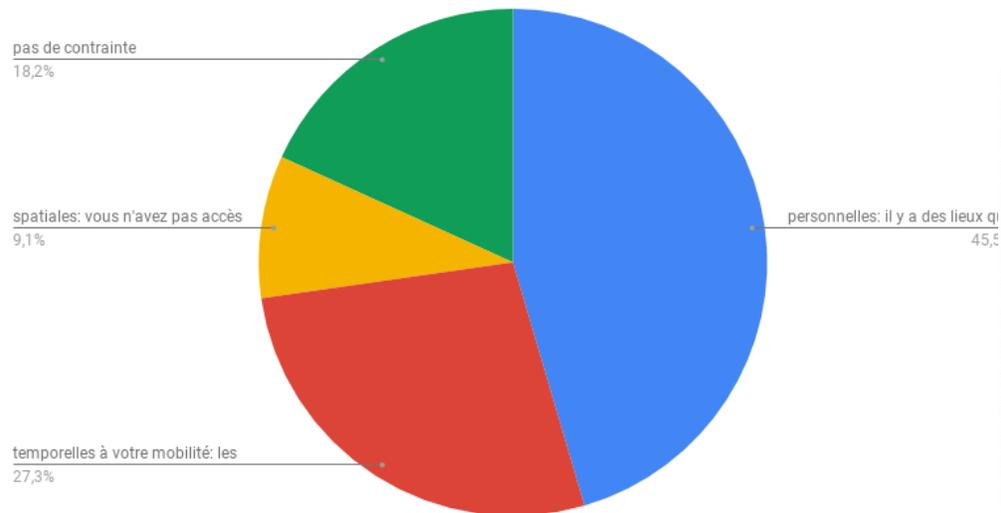


- personnelles: il y a des lieux que vous évitez lors de vos déplacements
- temporelles à votre mobilité: les moyens de transport que vous utilisez sont peu fréquents ou ne fonctionnent pas à certaines heures
- spatiales: vous n'avez pas accès aux transport depuis votre commune de résidence et donc, vos déplacements sont limités dans l'espace
- temporelles à votre mobilité: les moyens de transport que vous utilisez sont peu fréquents ou ne fonctionnent pas à certaines heures, spatiales: vous n'avez pas accès aux transport depuis votre commune de résidence et donc, vos déplacements sont limités dans l'espace
- pas de contrainte

Donc:

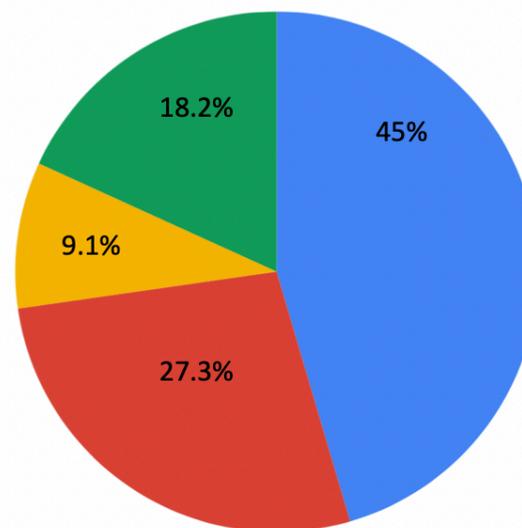
- Des déplacements nombreux pour des raisons de loisirs
- Mobilités limitées dans le temps (soir), dans l'espace (l'éloignement) = accès aux moyens de transport
- Mobilités limitées par une certaine représentation de l'espace

Garçons: Pour les loisirs comme pour les services du quotidien, diriez-vous qu'il existe des contraintes



- personnelles: il y a des lieux que vous évitez lors de vos déplacements
- temporelles à votre mobilité: les moyens de transport que vous utilisez sont peu fréquents ou ne fonctionnent pas à certaines heures
- spatiales: vous n'avez pas accès aux transports depuis votre commune de résidence et donc, vos déplacements sont limités dans l'espace
- pas de contrainte

Filles Contraintes mobilités

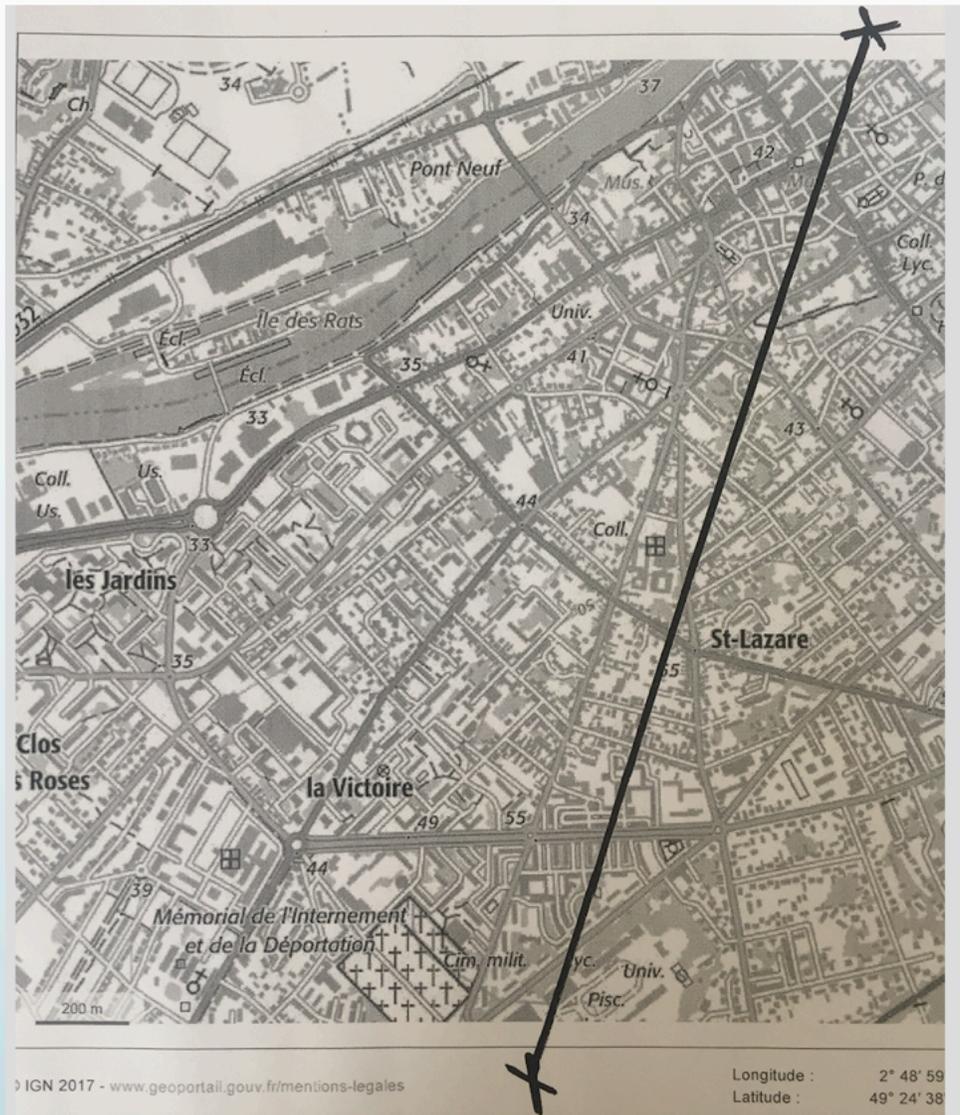


- personnelles: il y a des lieux que vous évitez lors de vos déplacements
- temporelles à votre mobilité: les moyens de transport que vous utilisez sont peu fréquents ou ne fonctionnent pas à certaines heures
- spatiales: vous n'avez pas accès aux transports depuis votre commune de résidence et donc, vos déplacements sont limités dans l'espace
- pas de contrainte

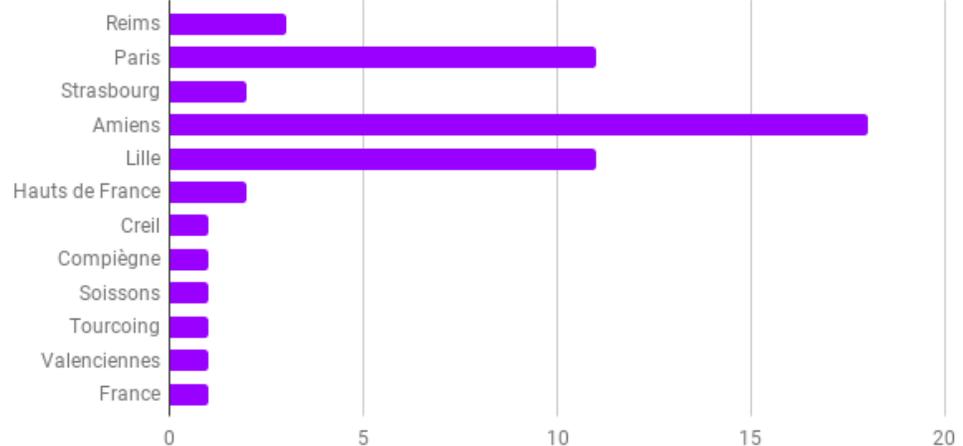
Approche « genrée »
Pas de différences filles - garçons

Suivre un tracé le plus précisément possible...

Changement d'échelle => sortir du quartier

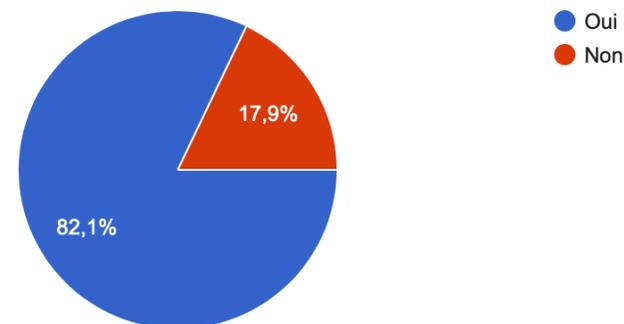


Où envisagez-vous de faire vos études? Plusieurs réponses possibles.

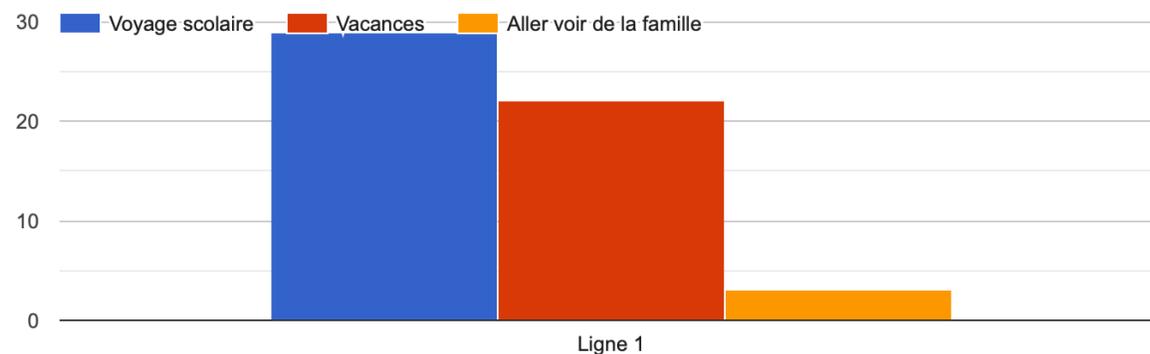


Êtes-vous allé à l'étranger dans les 12 derniers mois ou allez-vous prochainement vous rendre à l'étranger?

67 réponses



Pourquoi êtes-vous allé à l'étranger?



Donc:

→ **Des mobilités régionales, nationales et mondiales**

→ **Mais :**

- **Dans un environnement relativement proche pour la poursuite d'études**
- **Pour l'international = avec le lycée**

Quelle mise en perspective?

Passerelle EMC 1ère lien social
SES

LesEchos
START

Jobs / Stages Actus Startups Expat Campus Podcasts Vidéos +

La mobilité des jeunes Français, un vrai problème de société

Par Lucas Mediavilla | 30/05/2018 à 18:22, mis à jour le 30/05/2018



La question de la mobilité se pose de manière accrue pour les jeunes, selon une étude de l'institut Elabe publiée lundi. Une proportion notable des 18-24 ans renonce régulièrement à des services du quotidien faute d'avoir un moyen de transport pour s'y rendre.

← Revenir sur pole-emploi.org

Rechercher une information sur Emploi Parlons Net

emploi parlons net

MARCHÉ DU TRAVAIL SECTEURS & ENTREPRISES INNOVATION & SOCIÉTÉ INTERNATIONAL PROSPECTIVE

Marché du travail > La mobilité est aussi une question pour les jeunes



MARCHÉ DU TRAVAIL

La mobilité est aussi une question pour les jeunes

Pour les économistes Étienne Wasmer et Jean-Benoît Eyméoud, l'accès des jeunes aux villes, surtout celles où les loyers sont les plus élevés, est la question essentielle pour leur emploi. Or la mobilité des moins de 25 ans est faible, et rien n'est fait pour l'encourager. Une approche nouvelle dans la lutte contre le chômage des jeunes.

Extrait des IO : « Elles répondent à des motivations diverses et rendent compte aussi d'inégalités socio-économiques et territoriales. »

Une compétence de mobilité à construire à l'école



COMMISSION INSERTION DES JEUNES

→ Rapport validé le 23 janvier 2019
par le Bureau du COJ

MOBILITES DES JEUNES

*La vie, c'est comme une bicyclette,
il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre.*

Albert Einstein
Mathématicien, Physicien,
Scientifique (1879 - 1955)

MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

LISTE DES PRÉCONISATIONS

Favoriser l'apprentissage de la mobilité de l'école élémentaire au lycée

Préconisation 12

Intégrer dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales

Préconisation 13

Intégration par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains

Préconisation 14

Inscription du continuum éducatif de sécurité routière dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, avec formation et passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat

Favoriser l'accès au permis de conduire

Préconisation 15

Aides financières et accompagnement personnalisé au permis de conduire pour les jeunes de 18 à 25 ans sous condition de ressources

Préconisation 16

Soutenir l'accès des jeunes au Permis à un euro par jour

Préconisation 17

Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du future Service National Universel (SNU)

Préconisation 18

Intégrer la préparation des jeunes au permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) pour lesquelles le permis de conduire est obligatoire pour accéder à l'emploi

Préconisation 19

Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire

Préconisation 20

Expérimenter et généraliser des simulateurs de conduite dans les lieux où les jeunes sont accueillis

Préconisation 21

Favoriser l'accès au permis de conduire aux jeunes en situation d'illettrisme

Préconisation 22

Soutenir l'accès des jeunes au Microcrédit

Favoriser l'accès aux transports collectifs

Préconisation 23

Créer un tarif jeunes jusqu'au 1ER emploi quelque-soit le statut (Lycéen/ étudiants / Apprentis, Demandeurs d'emploi...)

Assurer la mise en œuvre d'une mobilité plus efficiente sur les territoires, coordonner les acteurs de la mobilité et leur donner les moyens d'agir

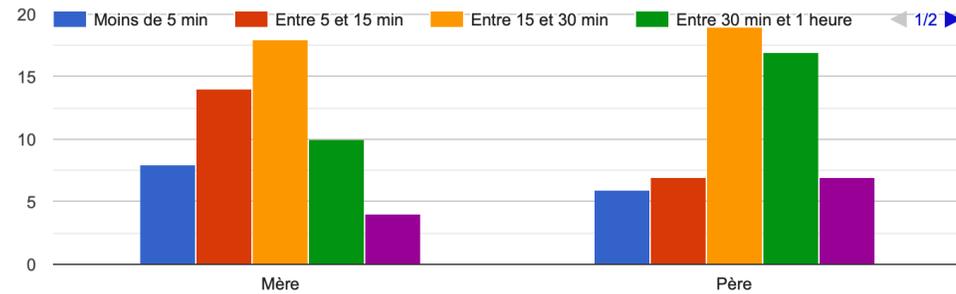
Préconisation 24

Contribuer activement au développement territorial des plateformes de mobilité, pour assurer un accès plus généralisé des jeunes aux solutions proposées

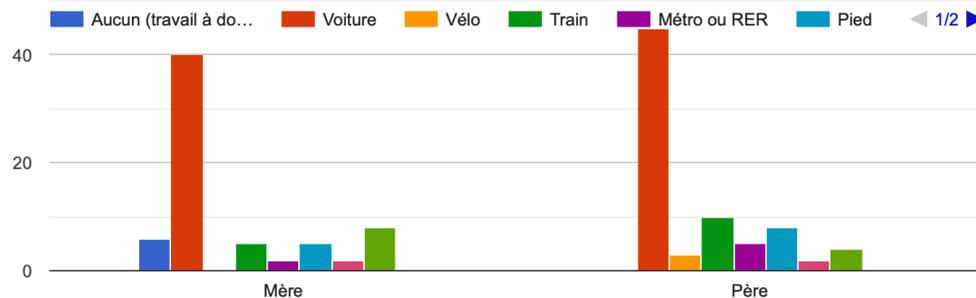
Quelle distance sépare le lieu de résidence de vos parents de leur lieu de travail?



Combien de temps vos parents mettent-ils pour se rendre au travail?



Quel(s) moyen(s) de transport vos parents utilisent-ils pour se rendre au travail?



Donc:

- Des déplacements
- Pour des raisons de travail = mobilités contraintes
- Intensité, durée différentes
- Modalités: prédominance de la voiture

Approche « genrée » des mobilités?

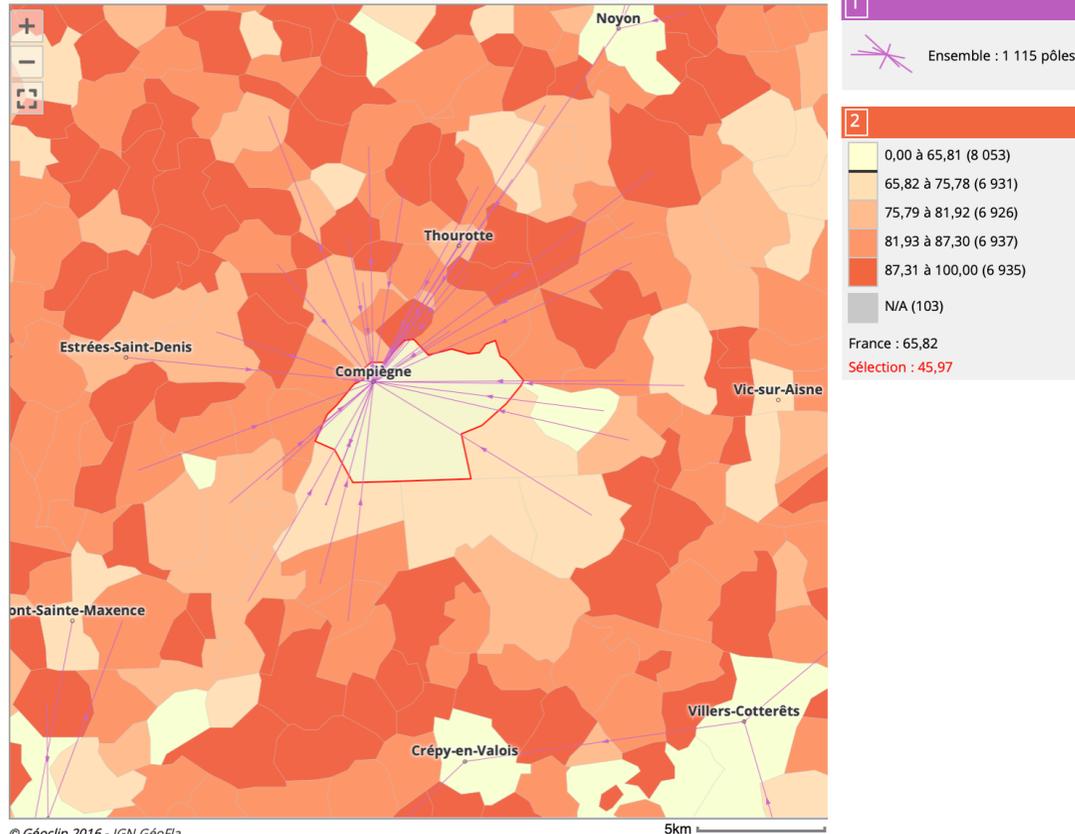
Quelle mise en perspective?

A l'échelle du Compiégnais: Utilisation de Géoclip

France par commune

1 déplacement principal domicile - travail, 2014 - Source : Insee, RP Bases de flux de mobilité

2 part d'actifs travaillant hors de leur commune de résidence, 2014 - Source : Insee, RP Bases de flux de mobilité



Les bases sur les flux de "déplacements domicile-travail" fournissent, pour l'ensemble des communes (France métropolitaine et Dom), les effectifs correspondant aux croisements du lieu de résidence avec le lieu de travail. Seul le flux principal de la commune est représenté.

Donc:

→ Des déplacements pour des raisons de travail = mobilités contraintes

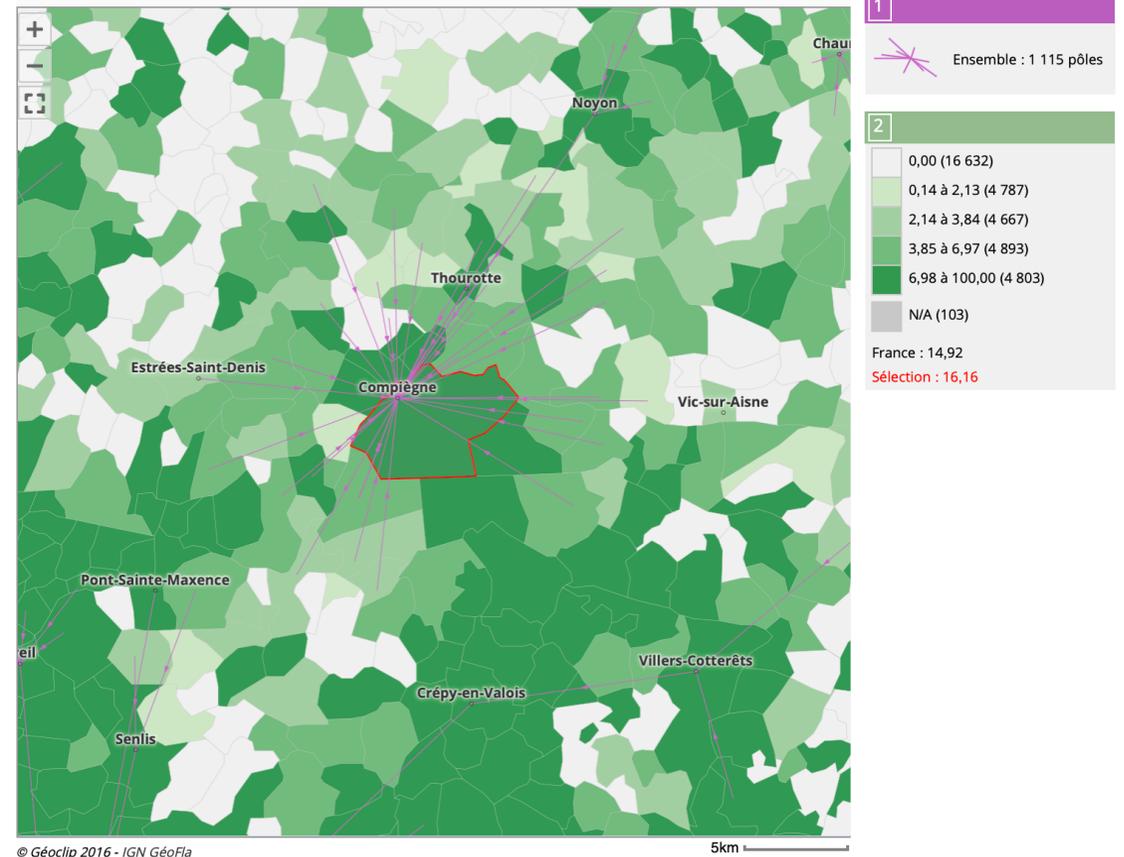
→ Intensité, durée différentes, Modalités: prédominance de la voiture

France par commune

1 déplacement principal domicile - travail, 2014 - Source : Insee, RP Bases de flux de mobilité

2 part de la population active de 15 ans ou plus ayant un emploi et utilisant les transports en commun 2014

- Source : Insee, RP exploitation complémentaire

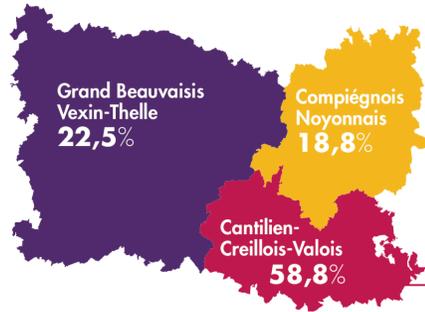
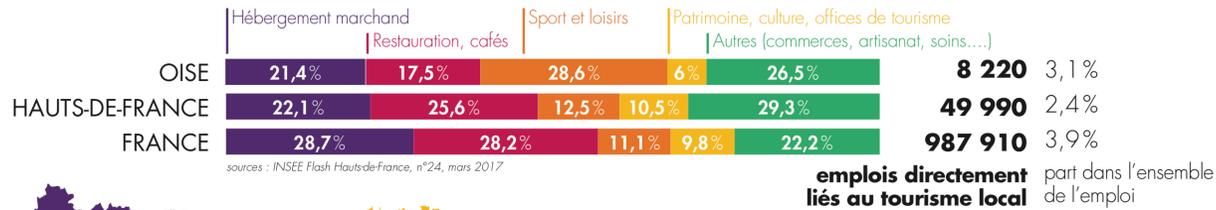


Travail sur la cartographie

Regard critique sur les seuils statistiques

EMPLOI TOURISTIQUE UN SECTEUR DYNAMIQUE ET EN CROISSANCE

RÉPARTITION DE L'EMPLOI TOURISTIQUE

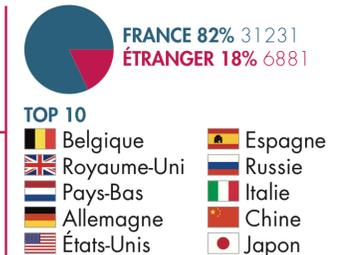
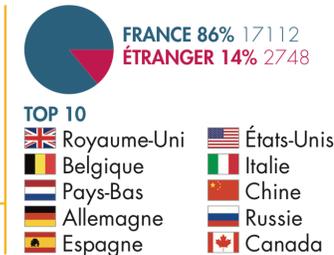
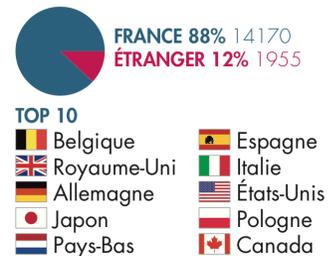


Près de 10 000 emplois touristiques, dont plus de 8200 directement liés au tourisme local. (près de 1800 liés aux professionnels du tourisme en charge d'activités de transport ou de préparation aux voyages)

zone touristique la plus dynamique de Picardie

Les mobilités touristiques

PROVENANCE DES VISITEURS



Source: Oise tourisme, oise.fr

ÉVOLUTION DE LA FREQUENTATION DES PRINCIPAUX SITES DE VISITE DE L'OISE ET AVIS DES VISITEURS EN 2017

Patrimoine

Communes	Sites	Évolution de la fréquentation			Avis visiteurs 2017	
		2015	2016	2017	Nombre	Note
Chantilly	Domaine (total)				900	9
	Musée vivant du cheval Grandes écuries	467 000	437 000	449 000	578	8,58
Pierrefonds	Château	144 658	139 255	139 138	429	8,98
Compiègne	Palais	77 629	85 421	88 598	383	8,65
Beauvais	Maladrerie Saint-Lazare	49 195	42 800	46 585	131	9
Fontaine-Chaalis	Abbaye Royale de Chaalis Musée Jacquemart André	42 698	39 897	42 379	118	8,85
Pontpoint	Abbaye Royale du Moncel	21 435	20 939	16 111	45	9,21
Chantilly	Pavillon de Manse Moulin des Princes	10 623	11 567	9 413	32	9,19
Senlis	Vestiges du château royal et parc	/	/	/	15	8,44
Troisserieux	Château	/	/	/	/	/

Lieux de mémoire et sites de visite mémoriels (conflits contemporains)

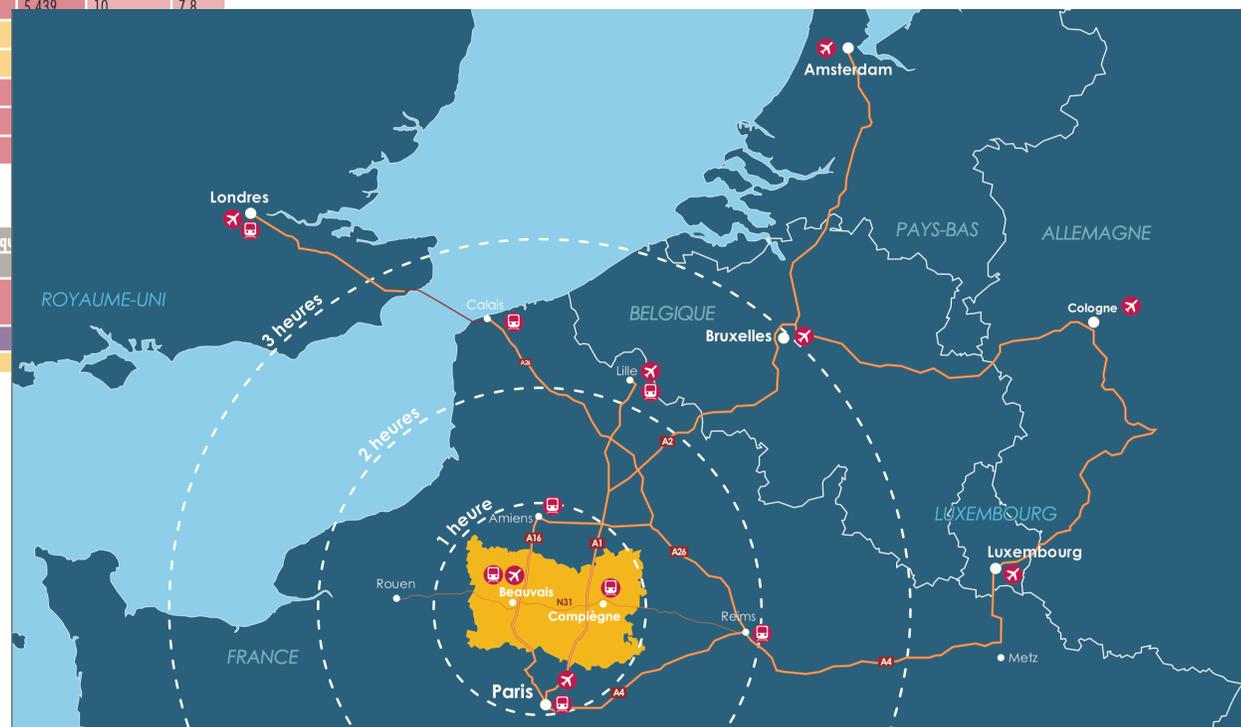
Communes	Sites	Évolution de la fréquentation			Avis visiteurs 2017	
		2015	2016	2017	Nombre	Note
Compiègne	Clairière de l'Armistice	41 296	51 100	50 000	115	8,45
Compiègne	Mémorial de l'Internement et de la Déportation – Camp Royallieu	9 705	8 499	8 763	57	9,06
Machemont	Carrières de Montigny	7 600	8 900	8 450	/	/
Verneuil-en-Halatte	Musée Serge Ramond	2 758	5 140	4 028	19	8,81
Senlis	Musée des Spahis	4 230	3 964	3 302	/	/
Warluis	Musée de l'Aviation	2 017	1 911	2 078	15	9,26
Rethondes	Espace Découverte du Musée Territoire 14-18	1 500	1 152	1 305	/	/
Courcelles Epoyelles	Maison d'accueil du Circuit des Chars	680	524	403	/	/

Musées et centres d'interprétation

Communes	Sites	Évolution de la fréquentation			Avis visiteurs 2017	
		2015	2016	2017	Nombre	Note
Beauvais	MUDO-Musée Départemental	69 745	57 977	54 858	113	8,62
Beauvais	Le Quadrilatère (ex-Galerie de la Tapisserie)	27 000	27 092	36 553	28	8,01
Senlis	Musée d'Art et d'Archéologie	14 758	13 023	12 836	24	9,25
Gerberoy	Point info et musée	11 260	10 491	12 109	/	/
Compiègne	Musée Antoine Vivanel	9 428	8 630	11 740	16	8,84
Hétomesnil	Musée de la Vie Agricole et Rurale	9 813	9 722	11 178	31	8,92
Longueil-Annel	Cité des Bateliers	8 407	8 243	8 739	63	8,32
Compiègne	Musée de la Figurine Historique	9 214	7 892	8 173	18	8,46
Vendeuil-Caply	Musée Archéologique de l'Oise	6 061	6 771	7 562	14	9,3
Crépy en Valois	Musée du Valois et de l'Archerie	6 122	5 215	6 040	34	9,15
Creil	Musée Gallé-Juillet	6 012	6 437	5 923	/	/
Senlis	Musée de la Vénérie	6 352	6 237	5 439	10	7,8
Noyon	Musée Calvin	2 925	2 576			
Noyon	Musée du Noyonnais	3 211	2 678			
Liancourt	Musée des Gadzarts	1 673	1 165			
Senlis	Cochot	/	/			
Chantilly	Musée de la dentelle	/	/			

Savoir-faire et industries

Communes	Sites	Évolution de la fréq	
		2015	2016
Saint Maximin	Maison de la Pierre du Sud de l'Oise	12 500	17 368
Méru	Musée de la Nacre	18 991	18 106
Françières	La Sucrerie	6 872	7 743



Source: Oise tourisme, oise.fr

Quelle mise en perspective?

A l'échelle nationale



Données et études statistiques

Pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement, et les transports



RECHERCHE



MENU

Accueil → **Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019**

Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019

TRANSPORTS

Publié le 20/04/2018

L'enquête « Mobilité des personnes » 2018-2019 s'inscrit dans le cadre des enquêtes nationales sur les déplacements des personnes qui sont réalisées environ tous les dix ans. Elle est une source d'information unique et irremplaçable dans les statistiques sur la mobilité des personnes et permet d'en mesurer les évolutions.

Description de l'enquête

- **Objectifs**

Son objectif est de décrire les pratiques de mobilité des personnes, de déterminer comment et pourquoi les Français se déplacent au quotidien et pour leurs voyages à plus longue distance. Elle permet aussi de connaître le parc de véhicules à disposition des ménages et l'utilisation qui en est faite, ainsi que les nouvelles pratiques de la mobilité : covoiturage, utilisation des vélos en libre-service, équipement en recharge de véhicules électriques, etc.

3.6 Accroître l'attractivité de l'ARC par une meilleure accessibilité

Une approche modale permet d'avoir un aperçu précis des objectifs de l'ARC dans chacun de ses domaines :

Ferroviaire

- Appuyer le projet de mise en œuvre de Picardie-Roissy et de manière plus précise d'un axe Roissy-Creil-Compiègne. L'idée est notamment de pouvoir rallier l'aéroport sans avoir à passer par Paris.
- Veiller à la mise en œuvre d'une offre ferroviaire qui permette de couvrir toutes les tranches horaires tant vers Paris que vers Amiens. Le cadencement peut être une réponse.

Routier

- Améliorer les axes existants : Beauvais-Soissons (RN 31), et également Compiègne-Creil (RD 200).
- Créer une nouvelle voie entre la RN2 et la RN 31 via la vallée de l'Automne.
- Structurer le réseau routier afin de hiérarchiser les voies de l'agglomération pour mieux distinguer leurs usages en fonction du flux qu'elles portent (transit, desserte interne, desserte de quartier,...) Cette fonction sera ensuite prise en compte pour décider des aménagements nécessaires à son éventuelle amélioration.
- Améliorer les conditions de circulation dans l'agglomération avec la création de nouvelles voies et par le réaménagement de certains carrefours. Il s'agira également de favoriser les échanges entre les deux rives de l'Oise.
- Inciter au covoiturage, qui répond à la dispersion des lieux de résidence des salariés des entreprises. Une réflexion est à développer sur la question des parkings dédiés au covoiturage notamment sur des lieux intermodaux ou aux échangeurs autoroutiers.
- Développer les parkings relais près des gares ou éventuellement des entrées d'agglomération.

Transports en commun

- Rendre plus attractif le réseau existant notamment en :
 - adaptant une ou des lignes existantes pour qu'elle(s) soit(en)t mieux adapté(es) aux besoins des actifs (plus rapide, plus fréquente,...)
 - proposant de nouveaux services sur des secteurs peu desservis, comme par exemple, transport à la demande ou extension de lignes sur les zones d'activités,
 - améliorant l'articulation avec les réseaux départementaux ou interurbains qui sont susceptibles d'être développés par une accessibilité renforcée
 - Réfléchir à l'utilisation de la voie ferrée comme mode de déplacement à l'intérieur de l'agglomération (Jaux, Le Meux, ...)

Vélo et circulations douces

- Consolider et poursuivre le maillage des pistes cyclables en matière de nouvelles infrastructures tant pour les déplacements de loisirs que pour les déplacements professionnels (TransOise, véloroutes intercommunales, bandes ou pistes cyclables urbaines,...)
- Améliorer le confort des pistes cyclables existantes et des dispositifs d'accueil et de garage des vélos, en nombre et en qualité
- Développer les actions qui facilitent l'usage du vélo (dispositifs éventuels, locations, ...)
- Poursuivre le maillage des circulations douces

Piétons

- Sécuriser les déplacements piétonniers
- Développer les programmes de piétonisation des espaces publics
- Intégrer dans les aménagements les dispositifs nécessaires aux personnes à mobilité réduite (PMR)

⇒ Donc **gérer la question des mobilités = un impératif pour la survie des territoires**

3.7 Faire des lieux d'intermodalité des pivots du développement économique et urbain

- Favoriser une plus grande intermodalité pour améliorer les conditions de circulation entre les différents modes de transport.
- Améliorer l'intermodalité dans les secteurs clés comme la gare de Compiègne, où elle doit être encore améliorée pour favoriser le recours aux transports en commun et aux trains. La gare a pour vocation d'être pleinement ouverte sur ses deux faces.
- Etudier l'opportunité, au-delà de la gare, de créer d'autres sites propices à la création de pôles d'intermodalité (nouvelles interfaces agglomération/bassin de vie).
- S'appuyer sur les pôles d'intermodalité pour développer des projets urbains connexes, à l'image du projet autour de la gare de Compiègne qui doit permettre dans le cadre de son réaménagement d'accueillir de nouvelles activités tertiaires (bureaux).

3.8 Intégrer la question du fret dans les réflexions d'aménagement

- Inscrire l'agglomération dans le projet de Canal Seine Nord et notamment sur l'aspect fret fluvial.
- Renforcer l'ancrage local de l'utilisation de la voie d'eau, à court terme avec le port fluvial multimodal de Longueil-Sainte-Marie, et valoriser la proximité avec l'Oise des terrains disponibles du parc d'activités de Le Meux Armancourt.
- Etudier, plus globalement, la capacité de réactiver les installations de quai existantes pour le fret
- Valoriser les infrastructures ferroviaires existantes pour le fret, que ce soit avec la zone industrielle de Le Meux ou à terme le port fluvial, qui doit se doter d'un embranchement fer ou encore du faisceau ferroviaire de Verberie (l'usage à transport de passagers est déjà à l'étude).
- Hiérarchiser les voies pour permettre d'éviter une dispersion des flux camions.
- Trouver les solutions pour les problèmes rencontrés avec le stationnement des poids lourds (pause de midi et stationnement de nuit).
- Optimiser les problématiques de livraison en centre-ville.

Extraits du SCOT de l'ARC

PARTAGES

- Partager
- Twitter
- Envoyer

La ministre des Transports a détaillé mardi les priorités du gouvernement pour la programmation d'investissements dans les infrastructures. Cinq lignes TGV ont été confirmées. Parmi elles, le barreau Creil-Roissy.

Par CV avec AFP
Publié le 12/09/2018 à 17:50

Le gouvernement a présenté, mardi, ses grandes orientations pour les investissements dans les infrastructures de transport. Un plan pour les 10 ans à venir qui choisit de donner la priorité à l'entretien des réseaux existants et aux transports du quotidien.

Parmi eux, le fameux tronçon **Roissy-Picardie ouvrira au sud de la région Hauts-de-France** un nouvel accès à l'Île-de-France. Les usagers pourront rejoindre sans correspondance la gare de Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle depuis Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence, Clermont, Compiègne et Amiens.

Selon le rapport du COI, la ligne Roissy-Picardie pourrait entrer en service **entre 2027 et 2032**.

La programmation chiffrée de tous ces investissements sera intégrée à la future loi d'orientation des mobilités (LOM), laquelle doit être présentée en octobre 2018 au Parlement par la ministre.



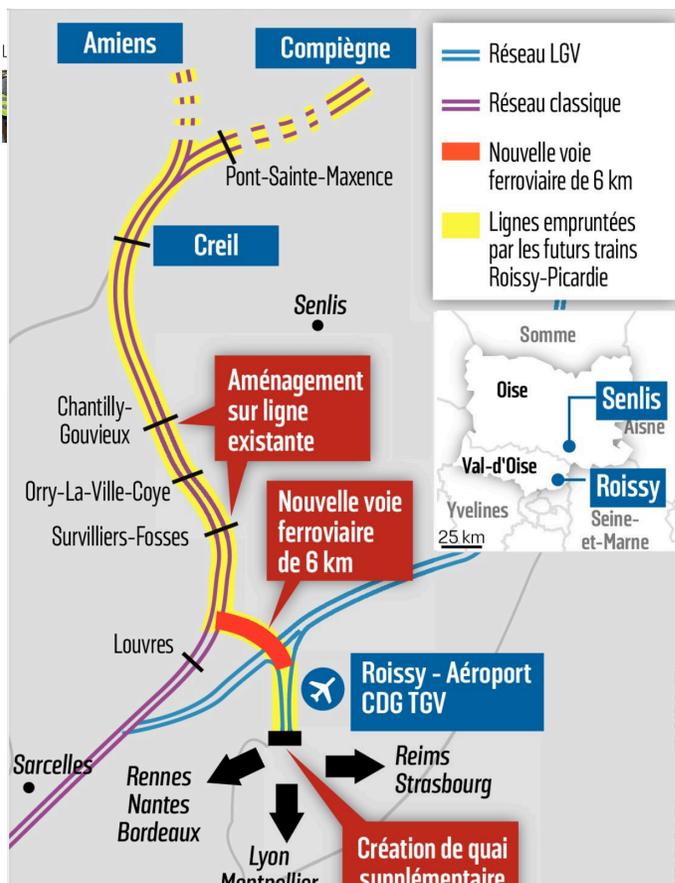
La Région Hauts-de-France engage plus de 100 millions d'euros pour la ligne ferroviaire Roissy - Picardie

12/13
Nord Pas-de-Calais, Picardie

19/20
Nord Pas-de-Calais, Picardie

ÉDITIONS LOCALES
Côte d'Opale

Le barreau ferroviaire Creil-Roissy



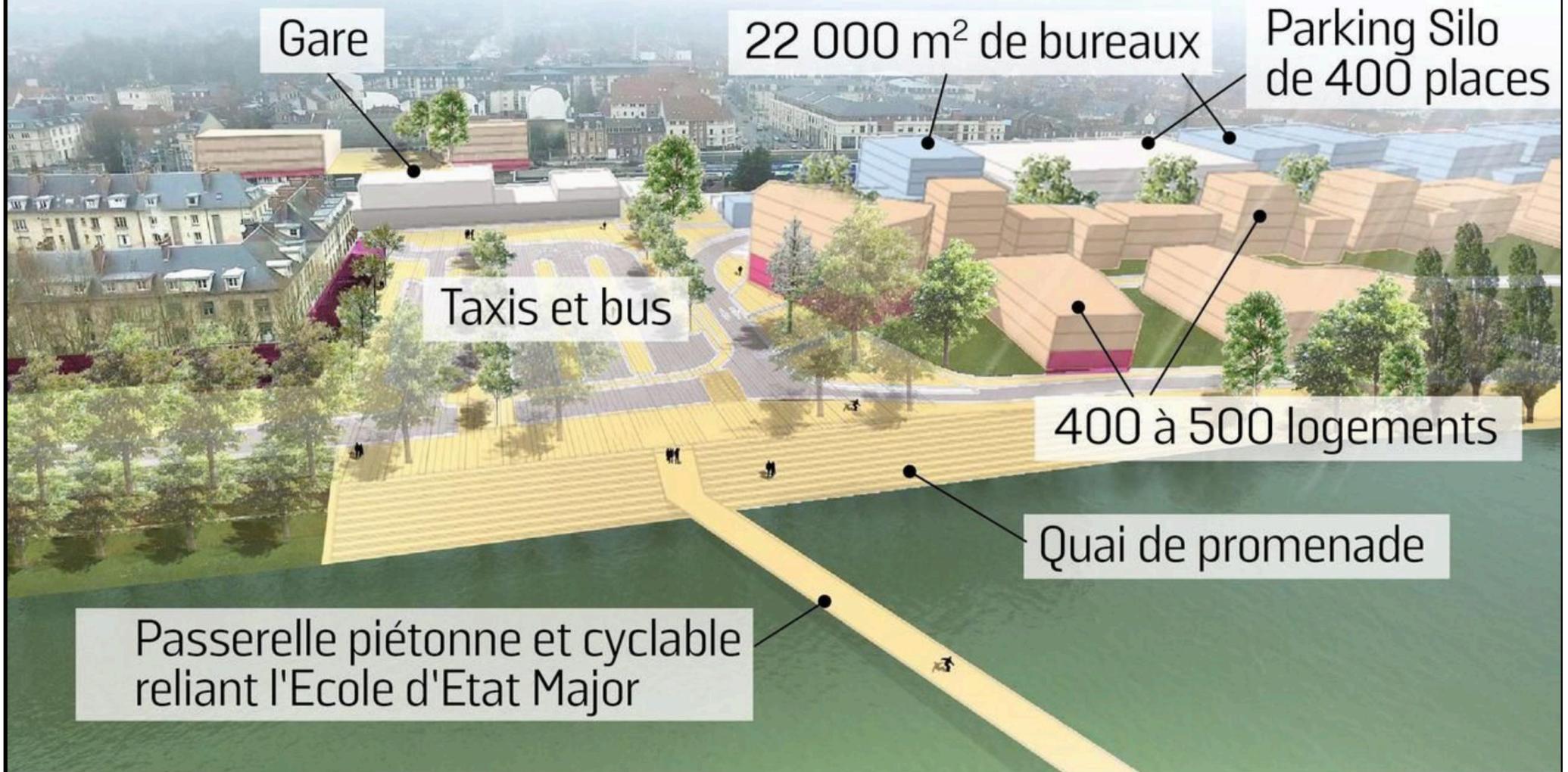
The screenshot shows the website for the Canal Seine-Nord Europe project. Key elements include:

- Navigation:** GOUVERNANCE, ACTUALITÉS, RECRUTEMENT, MARCHÉS PUBLICS, COMMUNIQUÉS DE PRESSE, CONTACT, DOCUMENTATION.
- Logo:** SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE.
- Menu:** ACCUEIL, PROJET, OBJECTIFS, ACTEURS, EMPLOI ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, CALENDRIER.
- Hero Image:** A collage of images showing the canal, a barge, and a map of the project area.
- News Items:**
 - 28 février 2019 - Les partenaires de la démarche Grand chantier réunis à Arras
 - 28 février 2019 - Signature de la convention Canal Solidaire en faveur de l'insertion par l'activité économique
 - 28 janvier 2019 - Réunion d'échanges avec la FRTP Hauts de France sur les travaux du secteur Compiègne-Passel

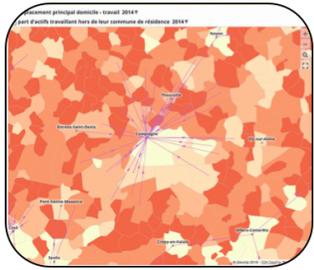
Le canal Seine-Nord Europe

Se connecter à la France, à l'Europe et au monde par de nouveaux axes de transport

La réhabilitation du quartier de la gare

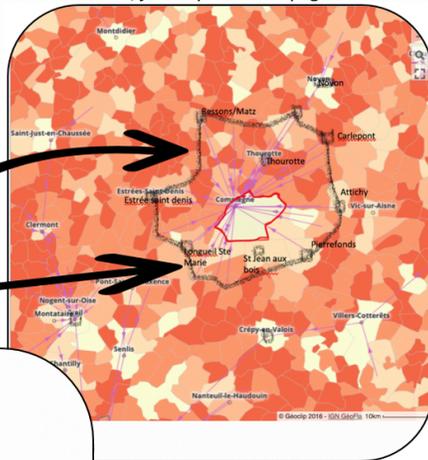


Outre la prise d'informations, l'étude de cas introductive est aussi le temps de la hiérarchisation et de la mise en relation des informations.



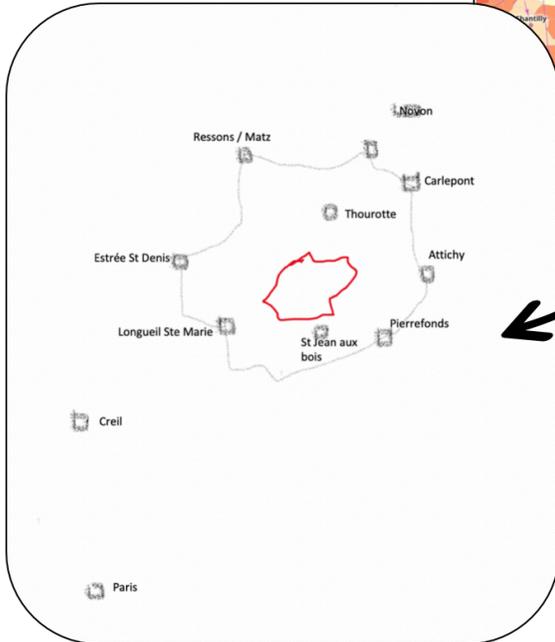
1) Je retourne sur Géo clip, je sélectionne les flux de mobilités qui convergent vers Compiègne

2) Si je travaille sur ordinateur, je réalise une capture d'écran de la zone sélectionnée, je la copie sur une page word

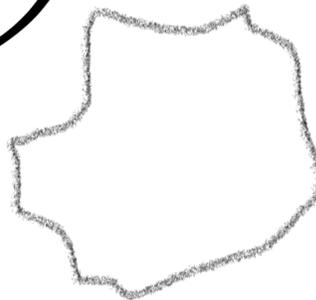


3) Sur le document, je relie les territoires d'où partent les flux de mobilité qui convergent vers Compiègne

4) Pour me repérer, je note le nom de quelques communes



5) Je supprime l'image de fond, seul le dessin reste. J'ai ainsi obtenu le contour de mon schéma.



Consigne: à l'aide des informations obtenues lors de l'analyse des documents, montrez dans un schéma que le territoire compiégnais est un territoire en mouvement

Capacité travaillée: Réaliser des productions cartographiques dans le cadre d'une analyse

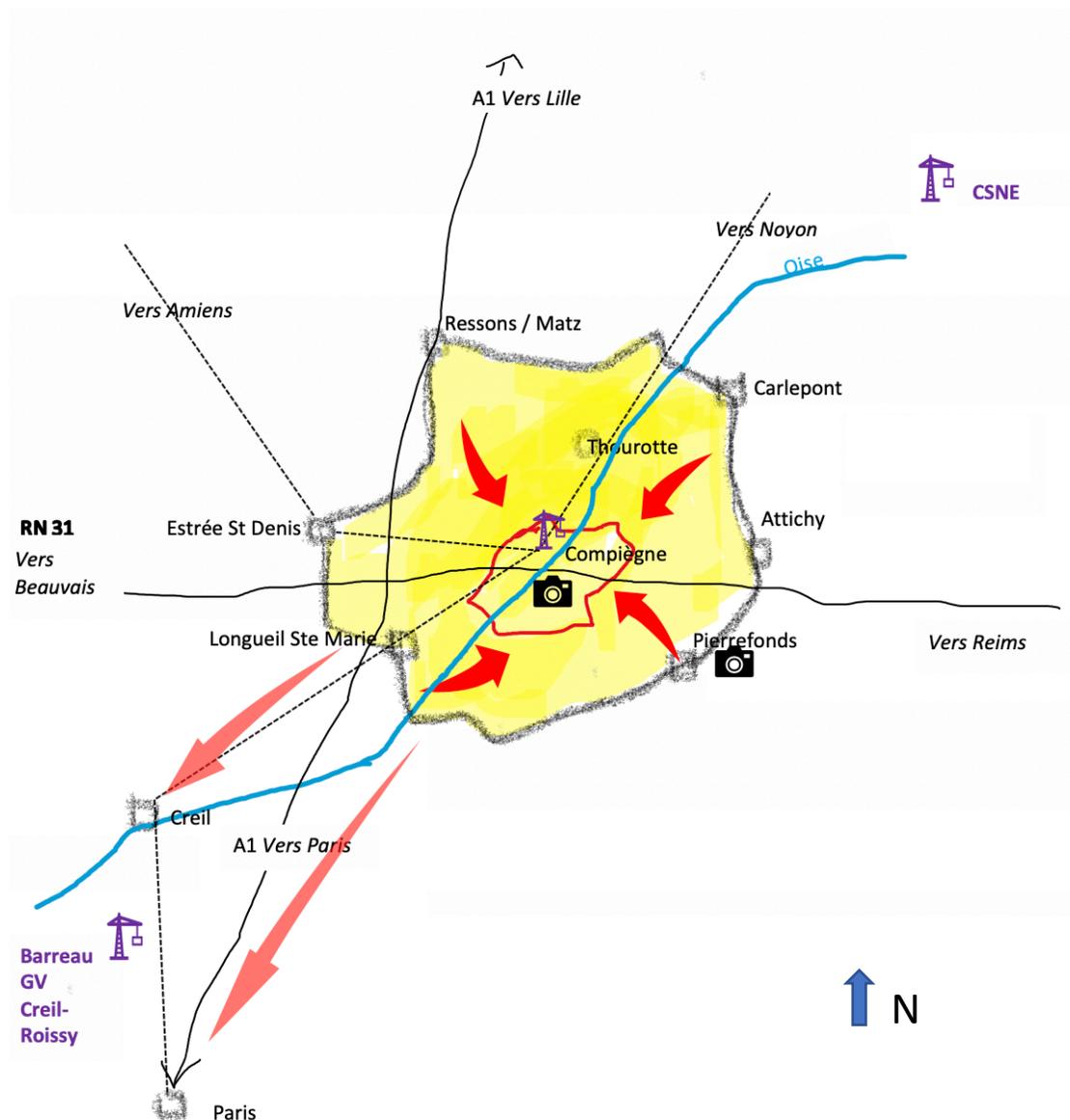
Etape 1: réaliser le contour du schéma

 Ce que je dois montrer	 Points de vigilance	 Comment je montre
Le territoire compiégnois est traversé par des mobilités nombreuses et diverses (1^{ère} partie de l'étude de cas) qui convergent vers Compiègne	<i>Puis-je montrer tous les types de mobilités ? L'usage de flèches va-t-il rendre le schéma lisible ? Aurai-je besoin de figurés linéaires pour montrer d'autres choses ?</i>	
Les mobilités des Compiégnois se dirigent aussi vers Creil et Paris		
Les axes de transport permettent ces mobilités et structurent l'espace	<i>Quels axes de transport retenir pour témoigner des multiples mobilités ?</i>	
Le territoire compiégnois est connecté à la Région, à la France, à l'Europe et au monde		
Des projets pour intensifier et améliorer les mobilités	<i>Quels projets retenir pour maintenir une lisibilité nécessaire sur le schéma ?</i>	

✓ Réaliser des productions graphiques et cartographiques dans le cadre d'une analyse
=> **passer de la carte au schéma, choisir le langage cartographique adapté**

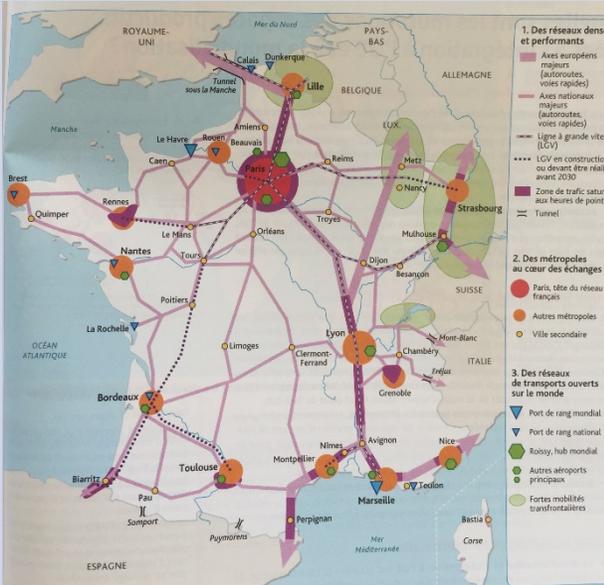
Etape 2: utiliser le langage cartographique adapté pour rendre le schéma intelligible

Le Compiégnois, un territoire en mouvement



Légende =	
 Comment je montre	 Ce que je dois montrer
	Le territoire compiégnois est traversé par des mobilités nombreuses et diverses ...
	... qui convergent vers Compiègne...
	... et les lieux les plus touristiques
	
Les mobilités des Compiégnois se dirigent aussi vers Creil et Paris	
Les axes de transport permettent ces mobilités et structurent l'espace	
	Axe ferroviaire
	Axe routier
	Voie fluviale navigable
	Le territoire compiégnois est connecté à la Région, à la France, à l'Europe et au monde par les axes de transport
	Le territoire compiégnois est connecté à la Région, à la France, à l'Europe et au monde par l'internet
	Des projets pour intensifier et améliorer les mobilités

La généralisation est ici le temps de l'écoute active mais aussi de la mise en activité

	Capacité travaillée	Consignes	Ressources
Ecoute active	<p><i>Réaliser des productions cartographiques dans le cadre d'une analyse</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Citer et localiser les principales métropoles françaises, nœuds des réseaux de transport et centres des mobilités. 2. Quels autres espaces connaissent de fortes mobilités? 3. Compléter le fond de schéma avec cette première armature urbaine et les principaux axes de transport. 	<p>Carte des réseaux de transport en France métropolitaine (manuel Belin, 1^{ère} s, p 345)</p>  <p>La carte illustre le réseau de transport français métropolitain. Elle met en évidence Paris comme le principal nœud central, avec une densité élevée de lignes de transport (autoroutes, lignes à grande vitesse) et une zone de trafic saturé. D'autres métropoles secondaires sont représentées par des cercles de tailles et couleurs variées. Les axes de transport sont colorés et différenciés par type (autoroutes, lignes à grande vitesse, etc.). Des ports internationaux et des aéroports sont également indiqués. La légende à droite de la carte détaille ces symboles et couleurs.</p>
Mise en activité		<ol style="list-style-type: none"> 1. Repérer sur la carte l'inégale densité des réseaux de transport. 2. Schématisez le. 	
Ecoute active		<ol style="list-style-type: none"> 1. Observer les espaces connectés à l'Europe et au monde. 2. Compléter le fond de schéma. 	
Mise en activité	<p><i>Transposer un texte en schéma</i></p>	<p>A l'aide du texte, réaliser la légende du schéma de synthèse.</p>	

Texte à transposer en croquis: L'accroissement des mobilités en France

*Éléments
possibles de
différenciation...*

La société française a connu en 50 ans une explosion de la mobilité. On compte environ 175 millions de déplacements par jour. Les seuls déplacements quotidiens domicile-travail, appelés mobilités pendulaires, s'établissent désormais sur une distance de 40 km. À l'échelle locale cela s'explique par l'étalement urbain et la métropolisation du territoire. À l'échelle régionale, 380 000 personnes quittent chaque jour le territoire français pour aller travailler à l'étranger (Suisse, Luxembourg, Allemagne).

La France reste la 1^{ère} destination des mobilités touristiques internationales (89 millions de touristes étrangers en 2017). Ces mobilités récréatives sont concentrées à la fois dans le temps (week-ends, vacances scolaires) et dans certaines régions (Paris, façade atlantique, Alpes, littoral méditerranéen).

Le territoire est structuré par différents axes de communication. L'axe principal relie, du nord au sud, les grandes métropoles françaises: Lille, Paris, Lyon, Marseille. Il reçoit les meilleurs équipements (lignes à Grande-Vitesse, autoroutes) pour assurer la compétitivité de ces territoires en Europe et dans le monde. Les flux touristiques transitent principalement par la route et les grands aéroports dont les trois plus fréquentés sont Paris Charles de Gaulle au Nord de la capitale et Orly au Sud suivis par Nice.

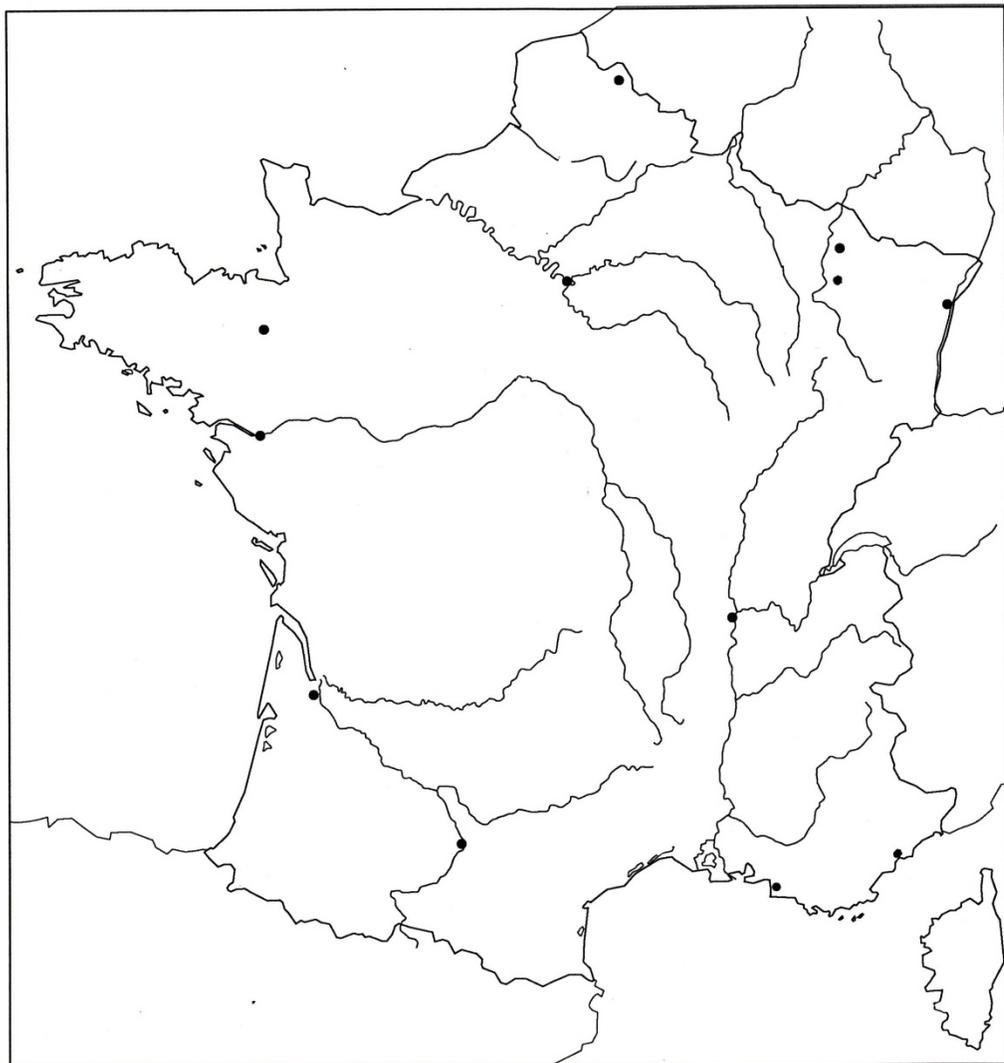
L'hypermobilité soulève un certain nombre de défis. Il existe en effet des zones blanches de la mobilité (espaces ruraux peu denses en particulier). Les impacts environnementaux sont également un enjeu de société. Ces mobilités soulèvent enfin des défis financiers en particulier dans les régions les moins desservies. En Corse ou en Picardie, le coût des déplacements fragilise le budget de plus d'un foyer sur dix.

Les transports collectifs sont ainsi favorisés dans les centres-villes. Pour y limiter la circulation automobile et favoriser les mobilités durables, les transports comme le métro, le tramway, le bus ou le vélo sont développés dans les grandes métropoles.

**I/ Des mobilités
nombreuses et diverses**

**II/ Un réseau de
transport qui structure
ces mobilités**

**III/ Les défis de
l'hypermobilité**



L'accroissement des mobilités en France

I/ Des mobilités nombreuses et diverses



des métropoles qui polarisent les mobilités pendulaires



des mobilités transfrontalières de travail



des espaces récepteurs des mobilités touristiques

II/ Un réseau de transports qui structure ces mobilités



Principaux axes de transport



Principaux aéroports

III/ Les défis de l'hypermobilité



les zones blanches de la mobilité



des métropoles qui encouragent les mobilités durables