

Dynamiques de localisation des activités et des hommes en France

Etude de cas : La ville d'Auray.

Situation

Auray est une petite ville d'environ 12500 habitants située en Bretagne sud, dans le Morbihan, desservie par la voie rapide N165, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Vannes. C'est la porte d'accès aux sites mégalithiques de Carnac.

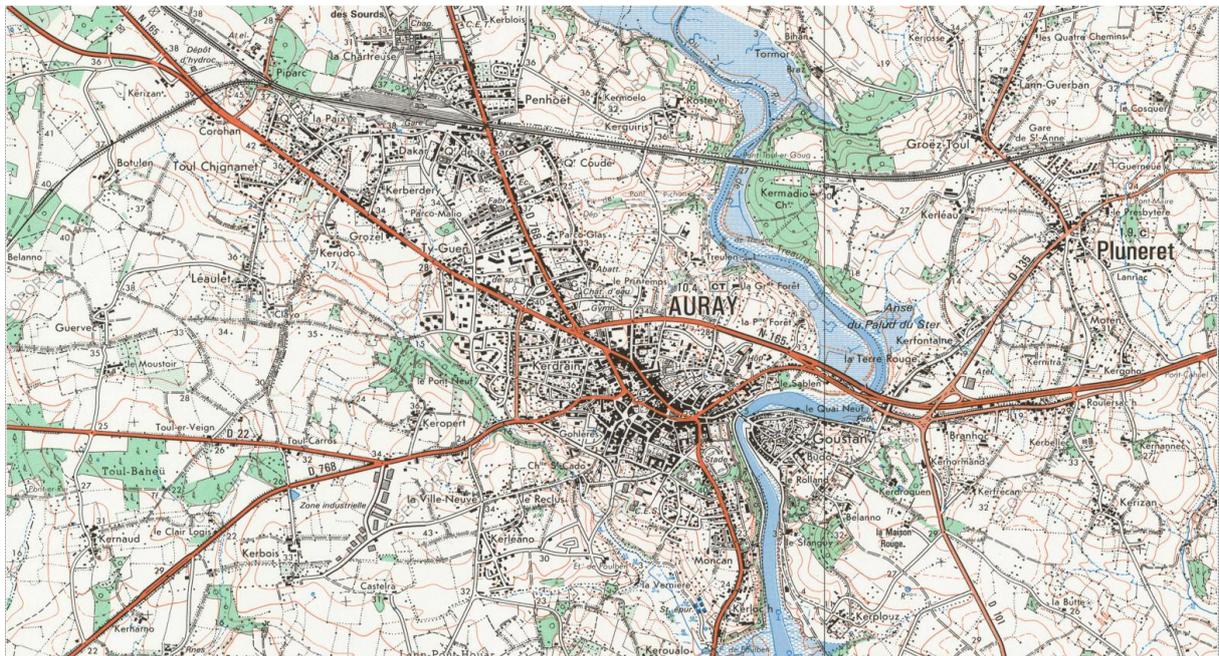


Le site

Auray est installée au fond d'une ria sur un éperon rocheux. L'affichage de la couche relief permet de repérer les grands ensembles orographiques.



Sur la carte topographique, on distingue la ville haute sur la rive ouest de la rivière d'Auray et le port de Saint Goustan sur la rive est. C'est l'endroit le plus en amont que pouvaient atteindre les navires lors des marées hautes, ce fut donc le point de fixation d'une activité portuaire florissante jusqu'au XIXe siècle. De plus Saint Goustan fut longtemps le meilleur point de franchissement de l'Auray : au nord les marécages rendent le franchissement difficile, plus au sud la rivière devient trop large.



L'arrivée du chemin de fer en 1862 place la gare à 4 KM au nord de la ville, ce qui marque une diagonale de fixation des activités et des logements : Auray est donc progressivement écartelée entre son port qui périclité peu à peu à la fin du XIXe siècle et sa gare, symbole de la modernité, qui assure des liaisons plus rapides avec Paris, plaque tournante du chemin de fer vers Pontivy et Quiberon. La carte de 1960 permet de retrouver ce glissement vers le nord et la gare apparait bien

comme un point de fixation des activités et des habitats. Une lecture à grande échelle de la carte permet d'identifier précisément les lieux.

Aujourd'hui, on remarque sur la carte actuelle que la ville est contournée par le réseau autoroutier breton qui passe au sud et on assiste à nouveau à un changement de polarité : zones industrielles et zones commerciales privilégient la proximité des échangeurs routiers pour leurs implantations. L'habitat semble suivre peu à peu ce nouveau tropisme.



Cet exemple montre à l'évidence les nouvelles logiques d'occupation de l'espace induites par les infrastructures de transport.

Le résultat visible ici comme ailleurs : la voie ferrée dans la 2^e moitié du XIX^e siècle, l'autoroute un siècle plus tard, ont conduit à un élargissement de la ville, à un étalement urbain qui génère des déplacements plus longs et désormais motorisés. On mesure l'impact de ces nouvelles mobilités sur la consommation d'espaces et on peut se poser la question du devenir d'un tel modèle.

Inscription dans les programmes :

Géographie seconde

Thème 3 – Aménager la ville Villes et développement durable

Géographie 6^e :

I - MON ESPACE PROCHE : PAYSAGES ET TERRITOIRE

Terminales séries professionnelles :

3. Les transformations de l'espace productif et décisionnel
4. Les mobilités de la population (notion de périurbanisation à différentes échelles)