

# Cours - « La connexion inégale du territoire français à l'Europe et au Monde par les réseaux de transport et le numérique » [MB v2.7]

## Sommaire

Introduction.....	1
1. Des mobilités de nature différente .....	1
1.1. Des Français de plus en plus mobiles.....	1
1.2. Des mobilités qui dépassent le cadre national.....	2
1.3. La France, espace de transit récent.....	2
2. Accroissement des flux, renforcement des axes.....	3
2.1. Des flux en forte croissance.....	3
2.2. Un renforcement des principaux axes et pôles .....	3
2.3. Un réseau asphyxié ?.....	4
3. Une intégration inégale des territoires français à la mondialisation.....	5
3.1. Des transports durables encore modestes.....	5
3.2. Des territoires intégrés à l'Europe et au monde.....	5
3.3. Des territoires encore marginalisés ?.....	6
Conclusion .....	6
Croquis de synthèse.....	8
Vocabulaire.....	9

## Introduction

Les nouvelles dynamiques urbaines et péri-urbaines de la France ont renforcé la mobilité des Français sur leur territoire ; en conjonction avec les politiques d'aménagement du territoire, cette mobilité accrue pose le problème de l'ancrage de la France en Europe et dans le monde par ses réseaux de transport, ainsi que les inégalités spatiales et sociales qui en découlent.

## 1. Des mobilités de nature différente

### 1.1. Des Français de plus en plus mobiles

- Grâce aux transports à grande vitesse (ex. : TGV) et à l'émergence des nouvelles technologies de l'information et de la communication (**NTIC**), la mobilité est devenue un élément essentiel de notre société. Nos espaces de vie sont de plus en plus nombreux et spécialisés et la réduction des « **distances-temps** » nous permet de passer quotidiennement de notre domicile à notre lieu de travail, des espaces de loisirs aux commerces. Désormais, les Français s'inscrivent dans un réseau de lieux.
- À l'échelle locale, la **mobilité pendulaire** s'intensifie du fait de la périurbanisation et de la dissociation plus fréquente entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Les Français parcourent aujourd'hui 43 km par jour en moyenne, soit quatre fois plus qu'en 1960.

- La mobilité reste importante entre les régions. Les déplacements temporaires sont surtout touristiques. Dans le cas de la mobilité résidentielle, les régions de l'Ouest et du Sud de la France sont aujourd'hui les plus attractives (ex. : le Languedoc-Roussillon a accueilli 240 000 personnes entre 2000 et 2006). La motivation principale reste la recherche d'un emploi et, même dans le Midi, les flux d'actifs restent supérieurs aux flux de retraités. L'Île-de-France, au solde migratoire globalement déficitaire, demeure attractive pour les jeunes adultes (1er bassin d'emploi).

## 1.2. Des mobilités qui dépassent le cadre national

- La création de [l'espace Schengen](#) en 1997 a favorisé le déplacement des Français hors de leurs frontières. Les flux transfrontaliers reposent principalement sur des motivations professionnelles : 310 000 Français travaillent aujourd'hui dans un pays voisin, pour seulement 110 000 dans le sens inverse. Développer les réseaux de transport transfrontaliers est donc un enjeu majeur.
- Ce déséquilibre des flux montre la puissance économique de nos partenaires européens de l'Europe du Nord-Ouest (République Fédérale d'Allemagne, [Grand-Duché de Luxembourg](#) ou Confédération suisse) qui offrent des salaires plus élevés qu'en France.
- Les mobilités transfrontalières sont aussi liées à certaines pratiques commerciales (ex. : pour bénéficier d'une fiscalité plus avantageuse). Enfin, elles sont largement de nature touristique. Les flux s'inversent alors : la France reste, en effet, le pays le plus visité au monde.

## 1.3. La France, espace de transit récent

- La France est une terre d'immigration depuis la fin du 19e s., principalement pour des raisons économiques<sup>1</sup>. Au début du 20e s., ce flux a été nourri par les Européens du Sud (ex. : Italie, Espagne...), puis par les ex-colonies à partir des années 1960 surtout (ex. : Algérie, Maroc...), avant d'être limité officiellement aux seuls regroupements familiaux après 1974.
- La géographie de l'immigration s'est stabilisée en France. Les immigrés<sup>2</sup> représentent 8,3 % de la population française et 60 % d'entre eux se sont installés en Île-de-France, en Rhône-Alpes et en Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), tout comme les 3,6 millions d'étrangers recensés.
- Dans ce contexte et du fait de sa position de carrefour, la France acquiert un nouveau rôle dans l'espace Schengen. Elle devient une simple étape de **transit** dans la trajectoire du migrant. Certains passages vers

1 Contrairement à une légende tenace, l'immigration n'est **PAS** un facteur immémorial dans l'histoire de la population française qui n'a connu, dans l'ensemble, **aucun** flux entrant démographiquement significatif entre le 6e s. et le 18e s. !

2 Rappel sur immigré et étranger : un étranger né en France n'est pas un immigré alors qu'un immigré né à l'étranger peut acquérir la nationalité française.

l'Europe deviennent alors des zones d'attente (ex. : Calais, Marseille).

## **2. Accroissement des flux, renforcement des axes**

### **2.1. Des flux en forte croissance**

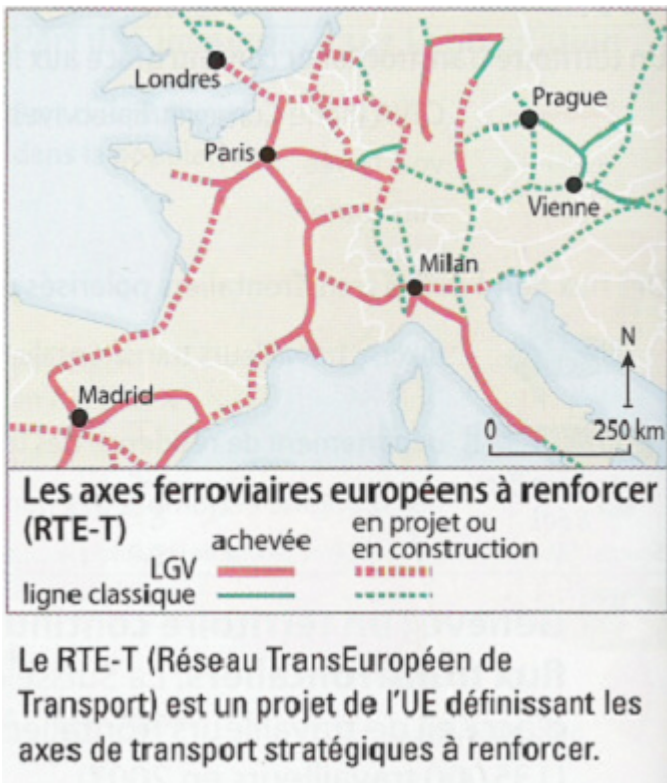
- Depuis les années 1990, à cause de la mondialisation de l'économie et des contraintes du « juste à temps »<sup>3</sup>, les **flux** de personnes et de marchandises ont explosé, faisant des transports un secteur stratégique. La route, qui assure 80 % des échanges de marchandises et 86 % des flux de personnes supporte l'essentiel de cette croissance. La France, située au carrefour entre Europe du Nord et Europe du Sud, accueille en effet de nombreux flux de transit. Cependant, pour le trafic de personnes, le train, surtout grâce au TGV, est un sérieux concurrent.
- Pour les marchandises, les transports fluviaux (~ 4 %) et ferroviaires (~ 11 %) ont été pénalisés par la désindustrialisation relative de l'économie française et la baisse des besoins en matières premières. Cependant, ils acquièrent une nouvelle fonction : acheminer sur le territoire les marchandises débarquées par les porte-conteneurs dans les grands ports français. Ainsi, l'axe fluvial Rhône-Saône a presque doublé son trafic en 10 ans.
- Enfin, les NTIC ont démultiplié la possibilité de communiquer et d'échanger. En France en 2010, selon l'ARCEP, il y a 64,4 millions de lignes mobiles (soit quasiment 100 % de pénétration). Au premier trimestre 2011, le taux d'équipement des Français en ordiphones (*smartphones*) est de ~ 31 % en forte augmentation. En 2009, 65 % des Français étaient connectés à Internet alors que 89 % avaient déjà accompli une démarche administrative en ligne et 85 % effectué un achat.

### **2.2. Un renforcement des principaux axes et pôles**

- Bien que le réseau français se soit longtemps constitué et modernisé en étoile autour de la capitale, la France cherche aujourd'hui à valoriser sa position de carrefour et à s'insérer dans un réseau européen.

---

<sup>3</sup> On l'appelle aussi : « flux tendus » c'est à dire minimisation des stocks et des temps de transport.



Source : *Géographie 1ère L/ES/S*, Hachette, 2011 (pour plus de détails sur le RTE-T : <http://fr.wikipedia.org/wiki/RTE-T>)

- Les transports français sont toujours un puissant facteur d'organisation du territoire. Par souci de rentabilité, la concentration des flux s'opère sur quelques axes majeurs, surtout méridiens comme celui de la vallée du Rhône (axe PLM) ; alors que certaines villes jouent le rôle de carrefour ou de porte d'entrée du territoire. Le port de Calais s'est ainsi hissé au premier rang du trafic de passagers en France avec 11 millions de passagers transportés en 2008.
- Pour faciliter la rapidité des échanges, ces carrefours sont équipés de plateformes multimodales (*hubs*). Les espaces les mieux dotés en NTIC se concentrent aussi dans ces nœuds urbains, à proximité des décideurs économiques et politiques. Par exemple, en 2010, ~ 69 % de la population avaient accès à l'Internet mais avec des disparités régionales importantes : plus de 80 % à Paris contre 44 % seulement dans les communes de moins de 2 000 habitants.

### 2.3. Un réseau asphyxié ?

- l'intensification des flux révèle les faiblesses du réseau français. La dépendance au transport routier, qui permet une grande flexibilité, est forte. La **polarisation** des flux sur quelques axes marginalise des régions périphériques.
- De même, elle engendre une saturation des axes périurbains aux heures de pointe et de certains axes lors de grandes migrations saisonnières (ex. : Autoroutes A6 et A9 en période estivale, A42 et A43 vers les stations alpines en hiver). La pollution et les nuisances sonores,

notamment près des couloirs aériens fortement empruntés, s'intensifient également en fonction de ces flux.

- Le transfert de ces flux routiers vers d'autres modes de transport semble donc nécessaire autant pour ne pas pénaliser l'économie, que pour protéger l'environnement. Pourtant, les alternatives ne sont pas encore jugées satisfaisantes par les usagers de la route, comme le montre l'exemple du **ferroutage** et des voies navigables encore pénalisées par des liaisons non réalisées (ex. : la fameuse liaison Rhin-Rhône à grand gabarit).

### 3. Une intégration inégale des territoires français à la mondialisation

#### 3.1. Des transports durables encore modestes

- « [Pas un habitant ne doit se trouver à plus de 45 minutes d'un accès au réseau routier à 2 x 2 voies](#) ». Cette affirmation<sup>4</sup> a guidé l'aménagement des territoires jusqu'à la fin du 20e s. Mais l'étalement urbain (mitage périurbain) et les contraintes énergétiques engagent à reconsidérer l'impact environnemental des transports.
- L'Union européenne comme l'État français développent donc maintenant des transports « propres » selon une logique de développement durable. Cela passe par la promotion du TGV sur les moyennes-longues distances en remplacement de l'avion (ex. : liaisons [Paris-Bruxelles](#) et [Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres](#)) ; par le développement de la voie d'eau (ex. : [liaison fluviale Seine-Escaut](#)) ou encore la mise en place des « [autoroutes de la mer](#) » (ex. : de Nantes à [Gijon](#) en Espagne, dans la province des Asturies).
- La réduction des gaz à effet de serre est également encouragée par certaines municipalités : vélos en libre-service (ex. : Velib à Paris ; Lyon, Toulouse...) ; développement de l'intermodalité bus-tram à Strasbourg. Ces initiatives locales ont été relayées au niveau national en 2007 lors du « **Grenelle de l'Environnement** ». Toutefois, certaines associations écologistes dénoncent aujourd'hui l'absence d'applications concrètes et l'abandon discret des mesures les plus efficaces.

#### 3.2. Des territoires intégrés à l'Europe et au monde

- **L'intégration** de la France dans l'espace européen a renforcé les hiérarchies déjà existantes au sein des territoires : les **corridors** français le sont aussi au niveau européen. Ainsi, l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille (LPLM) est aujourd'hui régulièrement saturé. Les régions transfrontalières

<sup>4</sup> La phrase exacte est la suivante : l'article 17 paragraphe 1 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'aménagement et de développement du territoire prévoyait qu'« en 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile d'une autoroute ou d'une route expresse à deux fois deux voies en continuité sur le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferré à grande vitesse. »

ouvertes sur la mégalopole européenne (ex. : Alsace-Lorraine) organisent de plus en plus les flux Est-Ouest et la liaison avec l'Europe centrale. Enfin, les autres espaces frontaliers (ex. : Pays Basque, Languedoc-Roussillon...) jouent un rôle de trait d'union entre Europe du Nord et Europe du Sud. Des axes transversaux (ex. : Genève-Lyon-Nantes ; liaison aérienne Milan-Lyon-Bordeaux) sont en constitution.

- La France dispose de « portes » ouvertes sur le Monde : le Havre et Marseille-Fos se classent ainsi parmi les cinq premiers ports européens avec respectivement ~ 79 millions de tonnes (MT) et 93 MT de marchandises traitées en 2010<sup>5</sup>. Les aéroports parisiens (ADP) sont en tête du transport de voyageurs. Mais ces interfaces sont aujourd'hui saturées (ex. : [l'aéroport international de Roissy-Charles de Gaulle](#) a connu en 2011 un trafic de passagers de 60 970 551 personnes, soit + 4,8 % par rapport à 2010) ou marginalisées par les ports du delta rhénan (Le Havre et Dunkerque ne peuvent souffrir la comparaison avec Rotterdam - 1er port européen avec 434 MT en 2011 - et Anvers...).
- L'existence de pôles ouverts sur l'espace mondial et l'intégration de certains corridors ne doivent pas masquer le glissement du centre de gravité européen : dans une Europe à 27, élargie vers l'Est (bientôt 28 : Croatie en 2013), la France doit-elle se tourner vers de nouveaux partenaires (comme les pays méditerranéens, partenariat amorcé à Barcelone en 1995) ou renforcer ses liens avec l'Europe médiane ?

### 3.3. Des territoires encore marginalisés ?

- L'équité territoriale était un des objectifs prioritaires de l'UE et de l'État français. Malgré des décennies d'aménagement du territoire (par les fonds structurels européens, la DATAR en France), certaines régions françaises apparaissent encore marginalisées au sein des dynamiques européennes.
- La « [diagonale du vide](#) », axe des faibles densités de la Meuse aux Landes, est encore une réalité, malgré les efforts de désenclavement. [L'autoroute A75](#), par exemple, a participé localement à une nouvelle dynamisation<sup>6</sup> du massif Central (achèvement du [viaduc de Millau](#) en 2004), mais elle a aussi engendré un « **effet tunnel** ». Toutefois, le développement des NTIC et de leurs applications peut contribuer, dans une certaine mesure, à intégrer dans le futur ces territoires laissés de côté.

## Conclusion

Les politiques d'aménagement du territoire ont eu pour objectif de mieux réguler les flux sur notre territoire en constituant un dense réseau de transport.

<sup>5</sup> Cependant, ils sont loin des deux premiers, c'est à dire Rotterdam et Anvers qui atteignent 374,2 et 165,5 millions de tonnes en 2010 !

<sup>6</sup> L'élan fut donné dès 1888, avec la mise en service du [viaduc de Garabit](#) qui permit la liaison ferroviaire directe entre Paris et Béziers *via* Clermont-Ferrand, désenclavant ainsi le massif Central et permettant en particulier aux populations auvergnates de se rendre rapidement à Paris où elle réussirent souvent une remarquable ascension sociale.

En 2012, l'enjeu est désormais situé à l'échelle européenne puisque la France doit s'efforcer de rester un carrefour européen. Les plus récents projets communs de réseaux rapides semblent aller dans ce sens.

# Croquis de synthèse





## Vocabulaire

**Distance-temps** : distance caractérisée par le temps nécessaire pour l'accomplir (10 km : 1 h de trajet en ville et 5 min sur autoroute).

**Mobilité pendulaire** : aller-retour quotidien effectué par une personne entre son domicile et son lieu de travail.

**NTIC** (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication) : techniques permettant de traiter et transmettre des informations dans les domaines de l'informatique, d'Internet et des télécommunications.

**Transit** : nombre de voyageurs ou volume de marchandises qui traversent un territoire entre un lieu de départ et un lieu d'arrivée.

**ADSI** : service d'accès à Internet utilisant les lignes téléphoniques classiques.

**Ferroutage** : transport qui combine le rail et la route puisque les camions ou les conteneurs sont chargés sur des trains spéciaux sur le par-cours principal. Pour être rentable, la distance totale parcourue doit être d'au moins 500 km.

**Flux** : volume des marchandises, personnes, capitaux et/ou informations en circulation. Les flux ont besoin de supports appelés AXES de transports pour se déplacer.

**Polarisation** : attraction qu'exerce un lieu sur un espace plus ou moins étendu.

**Corridor** : axe de transport terrestre permettant l'intermodalité (c'est à dire la possibilité d'utiliser successivement plusieurs moyens de transport).

« **Effet tunnel** » : il se produit lorsqu'un espace est traversé par un moyen de transport rapide sans connexion avec cet espace. Il en subit les nuisances mais ne bénéficie pas de la desserte.

**Grenelle de l'Environnement** : ensemble des rencontres organisées en France en 2007 ayant abouti à un certain nombre de décisions en matière de développement durable (dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la politique énergétique).

**Intégration** : processus visant à s'insérer dans les échanges à l'échelle d'une région, d'un pays ou du monde.