

Thème 2 – Aménager et développer le territoire français

Question 4 – Mobilités, flux et réseaux de communication dans la mondialisation

Cours 2

La connexion inégale du territoire français par les réseaux de transport et le numérique.

I La desserte du territoire français par les différents réseaux de transport au plan national, européen et mondial

1. Les réseaux de transports en France

- On observe tout d'abord que le réseau routier et autoroutier a été privilégié en France. C'est un phénomène lié au développement et à la prédominance des transports individuels (l'automobile). Toutefois, on remarque encore un contraste entre la moitié Est, qui bénéficie d'un réseau autoroutier dense et complet, et l'Ouest, où celui-ci est beaucoup plus lâche. Autre remarque, la France est particulièrement bien quadrillée par ce réseau, ce qui renforce sa place de carrefour au sein de l'Europe.
- Le rail n'a résisté à la concurrence de la route que grâce aux lignes à grande vitesse. Le TGV a même réussi à prendre des parts de marché aux transports aériens (par exemple sur les axes Paris-Marseille, Paris-Londres, Paris-Bruxelles). Mais le constat est le même que pour les axes autoroutiers : le maillage du réseau ferroviaire est incomplet dans la moitié Ouest du pays - les projets en cours visent à corriger ce déséquilibre. D'autre part, le ferroutage est insuffisant sur l'ensemble du territoire.
- Pour les autres types de transports, le territoire français est également bien équipé. Seuls les aéroports de Roissy et d'Orly figurent parmi les quinze premiers en Europe, mais toutes les villes moyennes bénéficient d'une desserte aérienne. La France n'a que trois grands ports d'envergure mondiale, classés respectivement au 38e et au 50e rang mondial, mais les ports secondaires assurent la desserte proche. Enfin, tous les autres modes de transports sont représentés : canaux à grands gabarits, gazoducs, oléoducs, téléports, câbles sous marins ou terrestres pour la fibre optique et l'informatique.

2. La connexion du territoire français à l'Europe

- Pendant longtemps, la construction des infrastructures de transports en France a été totalement déconnectée du reste de l'Europe. Mais avec les progrès de la construction européenne, le retard a été rattrapé : l'interconnexion des routes et des autoroutes est à présent achevée - des tunnels ont été percés, comme le Fréjus et le Mont Blanc - et celle des lignes à grande vitesse est en cours. Achevée vers le Royaume-Uni avec le tunnel sous la Manche, avec la Belgique - le Thalys- et les Pays-Bas. Elle débute vers le Sud (Perpignan-Figueras, Lyon-Turin).
- La France réalise 70% de ses échanges avec l'Union européenne grâce à ce développement des transports transfrontaliers. Les grandes métropoles européennes sont connectées en outre par des lignes aériennes régulières à partir des aéroports français, même s'il faut souvent passer par Paris. Le trafic fluvial est dynamique avec les pays du Benelux, l'Allemagne et la Suisse. D'autres projets facilitent la connexion de la France à l'Europe, comme l'oléoduc Fos-Lavéra, qui traverse la France et approvisionne la Suisse et l'Allemagne.

- Les régions transfrontalières sont devenues des carrefours entre la France et ses voisins. Les métropoles de ces régions sont devenues des nœuds majeurs grâce au développement de l'intermodalité. A titre d'exemple, la gare de Lille Europe connecte à la fois les LGV, le Thalys et l'Eurostar. Un autre exemple, dont on parle trop peu, est la plate-forme multimodale du Boulou (Pyrénées orientales) : son Euroterminal, près de Perpignan, permet une interconnexion entre l'autoroute A9 et la gare ferroviaire. Le Boulou est donc relié à la Catalogne, mais également au Luxembourg, par la plus longue autoroute ferroviaire en activité. Le Boulou " rayonne " ainsi entre Pyrénées et Méditerranée : cf. portail du Boulou en ligne à cette adresse pour approfondir ce point : <http://www.tourisme-leboulou.fr/> , site du distriport du Boulou : <http://www.syndicat-mixte-mp2.fr/le-distriport-du-boulou.html> et un schéma indispensable :



3. L'ouverture du territoire français au monde

- La France est globalement très intégrée à la mondialisation, c'est à dire l'augmentation des flux de toutes natures et l'interdépendance croissante entre les espaces. En effet, elle est l'un des pays les plus riches de l'Union européenne, qui est elle-même l'un des trois pôles de la Triade (avec le Japon et les Etats-Unis). Le pays dispose de " territoires-relais " de l'économie mondiale : les aéroports de Roissy et d'Orly ou la plate-forme multimodale de Fos-sur-Mer. Les ouvertures maritimes de la France sont importantes : la Manche et la Mer du Nord, vers le Northern Range, l'interface atlantique et la façade méditerranéenne, ouvrant sur le Maghreb et l'espace méditerranéen, mais aussi vers le détroit de Gibraltar et le canal de Suez. L'ouverture du territoire à l'Europe a déjà été évoquée.
- La France est depuis le XIXe siècle une terre d'immigration. C'est également un territoire attractif pour le tourisme d'affaires avec 14 millions de visiteurs par an, ce qui en fait la deuxième destination mondiale derrière les Etats-Unis et plus de 80 millions de touristes (1er rang mondial). D'autre part, les Français sont de plus en plus mobiles à l'échelle nationale comme à l'échelle internationale. Les Français se déplacent de plus en plus vers les régions attractives (Ouest et Sud). En outre, plus de 1,5 million de Français vivent à l'étranger, 300 000 vivent en France mais travaillent dans un pays voisin de l'espace Schengen et plus de 11 millions séjournent chaque année hors du territoire national. Enfin, les Français sont également largement connectés au " village global ", grâce à internet et à la téléphonie mobile (plus de 35 millions de personnes bénéficient d'une connexion à l'Internet).
- La France est également largement ouverte aux échanges de flux de marchandises, de services et de capitaux. Elle se classe au 5e rang mondial pour le commerce : ses

partenaires sont principalement européens, mais les ports et aéroports français sont la porte d'entrée de marchandises en provenance ou en direction du monde entier, grâce à l'adaptation des espaces-relais français à la conteneurisation - multiplication des " synapses ", des zones de contact entre territoires. Enfin, la France reçoit plus de 800 milliards d'euros d'investissements par an et les IDE français à l'étranger représentent plus de 600 milliards d'euros.

II Des territoires inégalement connectés à l'Europe et au monde et la question du développement durable

1. Les territoire bien connectés à l'Europe et au monde

- Les grandes métropoles françaises, Paris au premier chef - mais Le Boulou n'est pas loin -, sont très intégrées à l'espace européen. Paris, seule " ville-monde ", est l'un des carrefours internationaux grâce à l'aéroport Roissy-CDG, hub de niveau mondial et plate-forme multimodale (près de 60 millions de passagers par an et plus de 2 millions de tonnes de fret). Les métropoles situées à proximité des littoraux sont également ouvertes sur l'étranger, ainsi que celles qui sont localisées dans les grandes vallées (Seine et Rhône). Les métropoles des régions transfrontalières du nord et de l'est du pays sont également au cœur de flux et celles du sud sont ouvertes sur la péninsule ibérique. On ajoutera que les hubs des réseaux de télécommunication sont localisés dans les principales métropoles françaises.
- Les façades maritimes dynamiques - celles qui assurent un " avant-pays " à la France - sont également pleinement intégrées à l'Europe et au reste du monde. Même s'ils ne sont pas au niveau des grands ports de la Northern Range, Le Havre et Marseille-Fos-sur-Mer font partie des 5 premiers ports de marchandises européens et Dunkerque est également un port d'envergure mondiale. Les villes touristiques des façades atlantique et méditerranéenne sont également bien intégrées à la mondialisation et attirent également des millions de touristes européens chaque année. Enfin, les vallées alpines, bien desservies par les transports et équipées pour les sports d'hiver sont aussi bien connectées.
- Toutefois, on peut pointer des insuffisances et des problèmes y compris au sein de territoires bien connectés à la mondialisation. Ainsi, le ferroutage est trop peu développé avec le reste de l'Europe, et les réseaux routiers sont très chargés, notamment par le trafic des camions, ce qui pose des problèmes environnementaux. De même, le réseau fluvial français pourrait être mieux connecté aux voies d'eau du Nord-Ouest de l'Europe.

2. Des territoires enclavés ou marginalisés

- Les territoires mal insérés dans la mondialisation sont principalement les espaces ruraux mal desservis par les transports, les espaces de moyenne montagne ainsi que les territoires ultramarins. Ces espaces constituent ce que les géographes appellent les " angles morts " du territoire français. Ces régions sont parfois traversées par des autoroutes ou des LGV, mais elles ne sont pas équipées d'échangeurs ni de gares du fait de leur faible peuplement : elles subissent ainsi " l'effet tunnel " (les flux traversent la région sans s'y arrêter).
- Il s'agit principalement des régions du centre de la France (la " diagonale du vide "), mais aussi de certaines zones rurales de la vallée du Rhône, traversées par l'autoroute ou la LGV sans y être connectées, des régions montagnardes et de la majeure partie de la Bretagne qui ne bénéficie pas du trafic maritime. Les entreprises y investissent

peu et ces espaces subissent parfois une désertification (départ des familles les plus jeunes, perte de services publics, fermetures de commerces, etc.). Ce sont également les régions où vit 15% de la population française qui n'est pas desservie par l'ADSL.

- Pour tenter de pallier ces problèmes d'enclavement, l'Union européenne, l'Etat et les collectivités locales se mobilisent. Certains projets ont abouti : ainsi, l'autoroute A75, reliant Clermont-Ferrand et Béziers a permis de mieux relier les villes du Massif Central à Lyon et Marseille. De même, l'Etat soutient la desserte de la Corse et des territoires ultramarins au nom du principe de la " continuité territoriale ". D'autres projets d'axes transversaux sont en développement, comme Rennes/Nantes-Paris-Strasbourg ou Nantes-Lyon-Genève. Toutefois, il est très difficile de sortir les régions rurales peu dynamiques et peu peuplées de leur enclavement.

3. Développer des réseaux et des transports durables

- Sur le plan de l'équité sociale, il s'agit de permettre aux citoyens vivant dans les espaces enclavés une meilleure accessibilité aux moyens de transports, mais également un accès aux informations et aux communications. Les Français les plus défavorisés sont en effet les moins concernés par la mobilité évoquée plus haut. Leur accès aux transports locaux est mal assuré, ils ne bénéficient pas des modes de transports internationaux et sont exclus du " village global ".
- Dans le domaine de l'environnement, l'enjeu est de limiter les nuisances générées par les transports. Les municipalités ont multiplié les initiatives pour mettre en place des politiques de transport durable : développement des transports collectifs pour réduire les trajets en automobile, encouragement du covoiturage, mise en place de " transports doux " (Vélib') ou plus respectueux de l'environnement (Autolib'), etc. L'Etat et l'Union européenne multiplient également les projets pour favoriser les transports " propres " (ferroviaire, développement des transports fluviaux et du cabotage, etc.). Mais la difficulté est de concilier la compétitivité économique et le développement durable.