

## II/ LA CONNEXION INÉGALE DU TERRITOIRE FRANÇAIS A L'EUROPE ET AU MONDE PAR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT ET LE NUMÉRIQUE

1

Comment la France est-elle connectée à l'Europe & au monde ? quels sont les effets sur les territoires?

### A► CROISSANCE DES FLUX & DES MOBILITÉS, DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX

#### • La croissance des mobilités, des flux, des vitesses : une donnée centrale de notre époque.

Les migrations "permanentes" sont traitées dans le cours sur la ville (cf. croquis sur la ville). Elles concourent à la croissance globale des mobilités : en moyenne 10% des foyers changent de département en une décennie.

La croissance des mobilités s'observe à l'échelle urbaine et périurbaine avec la croissance des migrations pendulaires domicile-travail-achats-loisirs. Ce phénomène accompagne le triomphe d'une société de consommation et de loisirs fondée sur l'automobile ([parc automobile doublé depuis 1980](#)), il va de pair avec la périurbanisation. Mais le constat concerne aussi les ruraux (50% des ménages ruraux ont 2 voitures). Evidemment, le phénomène découle aussi de l'évolution des autres modes de transports : usage des TER par les navetteurs du Mans ou de Reims pour aller travailler à Paris, croissance du [trafic transmanche](#) (en train, ferry ou avion: 42 M de personnes par an), démocratisation du transport aérien ([la moitié des Français ont déjà pris l'avion](#)). A une autre échelle, les mobilités internationales temporaires ont aussi nettement progressé depuis plusieurs décennies, qu'elles soient d'ordre professionnel ou touristique : La France est la [première destination touristique mondiale](#) (et aussi un émetteur!). En se développant, les mobilités se sont complexifiées : la **multimodalité** est désormais courante, pour les hommes comme pour les marchandises

La croissance des autres flux est aussi très nette. Rappelons que après la fin des Trente Glorieuses, les échanges internationaux de biens, de capitaux et de services ont continué à croître (voir la [courbe ici](#)) à un rythme plus rapide que la croissance (ralentie) dans un contexte d'innovations techniques (le conteneur a révolutionné le commerce mondial et permet une intermodalité entre le rail, la mer et la route) et de mondialisation accrue et encouragée (Marché unique). Aujourd'hui, le trafic de marchandises emprunte d'abord la route. Les flux immatériels (information, IDE...) ont également fortement augmenté avec le développement de l'informatique.

1-proposez un titre

#### • Le développement des réseaux : une France toujours plus connectée, intégrée et ouverte

Le développement des réseaux. La route, avec plus d'1 M de kilomètres, est le réseau privilégié qui quadrille le territoire et concentre 83% des flux humains et 87% des flux de marchandises. D'où l'expression de "tout routier". La France a le 4ème réseau autoroutier mondial (11 000 km, 11 fois plus qu'en 1970). Le rail connaît une évolution contrastée : développement du réseau LGV (2000 km aujourd'hui) qui concurrence l'avion sur certains axes, et des métros; mais tendance au recul du fret ferroviaire. La France dispose aussi du plus long réseau fluvial européen (8500 km de voies navigables), mais seuls 2000 kms sont adaptés au transport moderne ([voir ici](#), et une [belle carte là](#)), surtout pour des pondéreux. Les réseaux englobent aussi les quelques 100 000 kms de ligne à THT (gérés par [RTE](#)), les oléoducs et gazoducs (en tout + de 30 000 kms), et un réseau aérien relativement étoffé : avec plus de 470 aéroports toutes les villes moyennes bénéficient d'une desserte aérienne.

Attention ! seuls 76% des ménages Français ont un accès à internet à domicile

Les réseaux numériques nécessitent des équipements divers (câbles, centres de serveurs, antennes...) et se sont aussi développés. La **couverture** numérique internet a bien progressé : + de 98% des foyers sont éligibles à l'ADSL (512 kb/s minimum), et même l'Outre Mer est câblé (sauf l'intérieur de la Guyane). En téléphonie mobile, la 3G+ couvre 80 à 90% de la population selon l'opérateur (sauf montagnes).

2- A quelle(s) question(s) répond ce paragraphe ?

Un réseau de transport plus dense pour une France de plus en plus intégrée. Le maillage du territoire n'est pas parfait : ainsi, les réseaux ferroviaire et autoroutier sont encore aujourd'hui plus denses et complets à l'Est du pays. Mais la croissance qualitative (performance, modernisation) et quantitative (variété et densité) des équipements et des réseaux se poursuit : multiplication des ouvrages d'art (viaduc de Millau page 191, pont de Normandie...), développement de la multimodalité... Dès lors, les transports sont de plus en plus "efficaces", rapides et bon marché (*low cost*). A la vitesse, le numérique ajoute même l'instantanéité. Au final, le territoire français est de plus en plus **intégré et maîtrisé**. Il y a encore une vingtaine d'années, les réseaux de transports français prenaient la forme d'un réseau "en étoile" autour de Paris. Si cela n'est pas totalement effacé, la tendance actuelle est de plus en plus à la constitution d'une **toile d'araignée**.

3-Résumer ce paragraphe sous forme d'un organigramme simple

Une France plus ouverte à l'Europe et au monde ? Avec la construction européenne et la mondialisation, les liaisons et les échanges avec l'étranger se sont développées. L'interconnexion des routes et autoroutes est à présent achevée (tunnels du Fréjus, du Mont Blanc...). Celle des LGV est en cours (tunnel sous la Manche, Thalys Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam). Cette ouverture est confortée par l'existence d'un **hub** aérien de rang mondial (Paris, avec Roissy et Orly), des liaisons aériennes inter-métropoles (aéroports de Nice, Lyon, Marseille, Toulouse desservant une trentaine de pays) et des façades maritimes nombreuses et actives dont les ports sont insérés dans le trafic planétaire (Le Havre: 1er port français pour les conteneurs, Marseille n°2, Dunkerque). Résultat : la France réalise 70% de ses échanges avec l'UE. Il y a toutefois des insuffisances : faiblesse des connexions en terme de ferroulage ; voie d'eau mal connectée; saturation de certains axes routiers....Mais la France et l'UE poursuivent les efforts au travers du réseau transeu-

ropéen de transport. Ce programme "RTE-T", ébauché dès 1996, prévoit des investissements considérables (225 milliards d'euros à l'horizon 2020) visant à soutenir des dizaines de projets d'équipements (routiers, ferroviaires, plateformes de gestion...voir la [liste ici](#)). Par exemple l'axe Lyon-Turin.

4-proposez des titres

## ► DES TERRITOIRES HIÉRARCHISÉS PAR LES RÉSEAUX : INÉGALITÉS & DISPARITÉS

### • Les territoires différenciés / hiérarchisés / sélectionnés. (Gagnants & perdants)

5-Trouvez un exemple (dans vos connaissances) illustrant ce paragraphe.

Des réseaux "vitaux" pour les territoires. Dans notre une société qui valorise la vitesse et la mobilité, la proximité physique importe moins que la distance-temps : ainsi, en train, depuis Paris, Lyon est en réalité plus accessible que Caen (cf. anamorphoses). La "dépendance" vis-à-vis des transports et des communications est donc plus forte que jamais : des réseaux paralysés (la neige...) et voilà le quotidien bouleversé ! Pour les territoires, les réseaux sont la **clé de la distribution des activités** : être équipé, accessible et connecté est essentiel dans la compétition nationale et internationale. Les espaces dynamiques et « gagnants » sont ceux insérés dans les réseaux (métropoles, régions touristiques, littoraux...).

6- Commentez le document 4 page 189. (décrire & expliquer & analyser)

Les réseaux modernes privilégient certains axes et certains nœuds. Les modes de transports les plus rapides et modernes (et coûteux) génèrent des réseaux au **maillage lâche** : les LGV et les autoroutes relient essentiellement les métropoles les unes aux autres. Ces mêmes métropoles sont encore avantagées par les opérateurs privés, soucieux de rentabilité, lorsqu'il s'agit de développer la fibre optique. Au final, les **pôles urbains sont les lieux privilégiés** : ils constituent les nœuds des réseaux et assurent l'intermodalité. On retrouve ici le processus de métropolisation : les grandes métropoles, et notamment Paris, consolident leur place au sommet de la hiérarchie en **concentrant** les équipements et en organisant les réseaux. C'est là que s'installent les centres logistiques et les plateformes multimodales qui connectent et coordonnent les différents modes de transport (hub de Roissy avec l'opérateur de fret FedEx). Les grandes vallées (et d'abord Le Havre-Paris & Marseille-Lyon) et les littoraux constituent pour leur part les **axes** privilégiés de ces réseaux.

7-TRAVAIL MAISON : Réalisez un schéma des lignes grande vitesse en France (LGV) - à ne pas confondre avec les lignes TGV. Commentez ce schéma (comment est organisé ce réseau ?)

Espaces marginalisés & espaces enclavés. Dans une société développée, il est possible de surmonter les contraintes naturelles et de lutter contre l'enclavement : les Alpes sont équipées et fréquentées ! Mais un réseau de transport et de communication manquant ou défaillant est un facteur de disqualification territoriale : cela marginalise et fragilise de fait un territoire. Ainsi, les territoires mal insérés dans la mondialisation et mal desservis sont principalement : certains espaces ruraux, les espaces de moyenne montagne et l'intérieur des territoires ultramarins (Corse incluse). Ces « angles morts » du territoire sont parfois « traversés » par les LGV et les autoroutes, mais restent dépourvus d'échangeurs et de gares. Ils connaissent ainsi "l'effet tunnel" : les flux ne font que passer, ils ont les inconvénients des réseaux, sans les avantages ! Ainsi en est-il des régions de la « diagonale du vide », de certains espaces ruraux de la vallée du Rhône, d'une partie de la Bretagne intérieure. La faiblesse des investissements se solde parfois par le phénomène de « désertification » (départ des jeunes couples, fermeture des commerces et des services publics). C'est dans ces espaces ruraux en déprise qu'on trouve les quelques « zones blanches ou grises » de l'ADSL ([Aveyron, Lozère, Corrèze](#)). A plus grande échelle : les zones urbaines sensibles sont souvent mal desservies et connectées au reste de l'espace urbain. Ce défaut d'accessibilité est à la fois cause et conséquence de la misère (cercle vicieux).

### • Des contrastes amplifiés par l'ouverture à l'Europe et au monde

L'ouverture renforce les hiérarchies. L'intégration dans les échanges européens & mondiaux valorise la situation de carrefour de la France (entre Europe du Nord, de l'Est et du Sud). Cela se traduit par une augmentation des flux de transit sur le territoire, lesquels empruntent une poignée d'axes et de nœuds privilégiés, objets de multiples aménagements (équipement, entretien, modernisation). De plus, la logique de la concurrence a des effets pervers : suppression des lignes non rentables ou priorité donnée aux projets rentables.

Les interfaces et les portes de plus en plus valorisées. La mondialisation et l'insertion européenne confèrent notamment une prime aux interfaces (« zone de contact ») et aux portes d'entrée sur le territoire. Régions frontalières et façades maritimes sont souvent devenues des carrefours entretenant des relations intenses avec les voisins et l'étranger (au point de former parfois des régions transfrontalières). Les métropoles de ces régions deviennent des nœuds majeurs des réseaux où s'opère l'intermodalité : c'est vrai par exemple de la gare de Lille Europe qui connecte à la fois toutes les branches des LGV françaises, mais aussi le Thalys et l'Eurostar. C'est le cas aussi des ports internationaux (Marseille, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Saint-Nazaire) ou des centres ferroviaires et aéroportuaires (Paris – Roissy). Dans les Pyrénées orientales la plate-forme multimodale de Boulou (près de Perpignan) interconnecte le rail à l'autoroute A9 et relie ainsi la Catalogne au Luxembourg.

## ► LES RÉSEAUX DE DEMAIN : DES ENJEUX ET DES DÉFIS CROISSANTS (RESEAUX DURABLES ?)

### • Des "réseaux pour tous" ? Lutter contre l'enclavement et garantir l'accès de tous aux réseaux.

8-Qu'est-ce que la "neutralité du Net"?

Un principe d'égalité d'abord porté par pouvoirs publics. L'UE, l'Etat et les collectivités locales s'efforcent toujours d'améliorer la desserte, de lutter contre l'enclavement et de parfaire la "toile d'araignée" des réseaux. L'Etat, à travers sa politique d'aménagement du territoire, a longtemps été le fer de lance de modernisation des transports. Par souci de justice et d'égalité, on voulait corriger les insuffisances et les déséquilibres des réseaux nés de la simple logique économique. Les succès sont nombreux : ainsi l'auto-route [A75](#) (Clermont-Ferrand - Bézier) a permis de désenclaver en partie le Massif Central et de proposer une alternative à l'axe A7-A9. L'Etat continue de porter des projets : de la desserte de la Corse et des territoires ultramarins au nom du principe de "continuité territoriale" au développement d'axes transversaux (Nantes-Lyon-Genève). Mais les acteurs se sont multipliés, à l'échelle européenne (programme "RTE-T") s'est ajouté le rôle croissant des collectivités locales (héritières d'une partie des compétences de l'Etat) ou des organismes locaux. Ainsi, la modernisation des hubs aériens a-t-elle été confiée aux chambres de commerce. Les sociétés de transports et de télécommunication privées jouent aussi un rôle croissant.

9-A quelle question répond ce paragraphe ?

Les limites de la réussite. Il est difficile de sortir les régions rurales peu dynamiques et peu peuplée de leur enclavement : dans un contexte de crise l'Etat a peu d'argent (cf. remise en cause du réseau LGV ou les fermetures des lignes peu rentables) et les entreprises privées ne sont pas intéressées par de tels investissements. En fait, rechercher une égale desserte des territoires est illusoire: dans les faits, l'inégal accès aux réseaux perdure. Les efforts réalisés dans les zones déficitaires ne compensent pas la logique économique favorisant les axes et les nœuds les plus puissants. Ainsi, l'habitant du Sud de la manche est plus intégré aux réseaux aujourd'hui qu'il y a 25 ans (autoroute, ADSL), mais il est reste moins ouvert vers l'étranger et plus éloigné de Paris qu'un Lyonnais. Alors faut-il, pour rétablir l'égalité, stopper les investissements dans les espaces très connectés ? Cela est difficile à envisager : ne pas équiper Paris ou une métropole, c'est risquer d'affaiblir les pôles dynamiques et moteurs dans la compétition internationale.

10-Trouvez des exemples d'inégalité d'accès aux réseaux entre citoyens, y compris dans des espaces très équipés et parfaitement connectés.

Débats et questionnements : égalité des territoires ou des citoyens ? Le souci égalitaire pose la question des coûts. A cet égard, le cas de la fibre optique est intéressant. Le président F. Hollande a affiché l'ambition de couvrir tout le territoire en très haut débit d'ici 10 ans. La facture est estimée à 20 milliards d'euros à partager entre l'Etat, les collectivités territoriales et les opérateurs privés. Certains géographes (tel Philippe Estèbe) y voient une "folie économique" et critiquent les dérives du principe d'égalité des territoires : des élus ruraux, par égoïsme et esprit de clocher, ne cessent de réclamer pour leurs petites communes des équipements et des services publics, alors que l'accès à l'ADSL existant suffit à la plupart des besoins dans les campagnes et qu'aujourd'hui les ruraux, très mobiles, accèdent aisément aux villes moyennes bien équipées. Ces exigences, formulées au titre de l'égalité des territoires dans un contexte de crise économique, produisent une discrimination de fait entre les citoyens : l'investissement en équipement par tête dans les quartiers d'habitat social est inférieur à celui des communes rurales (Rapport de la Cour des Comptes). D'ailleurs, être "couvert" ne veut pas dire être connecté...une partie des ménages français n'est pas connectée à internet à domicile. La fameuse "[fracture numérique](#)" est désormais moins une question de territoires "oubliés" que de personnes (souvent) âgées, mal équipées, et confrontés à la misère.

### • Promouvoir des réseaux de transport efficaces & respectueux de l'environnement

Une facture sociale et environnementale salée. Le bilan du développement des réseaux, et notamment du "tout routier", est lourd : pollution atmosphérique urbaine (maladies) ; émission de gaz à effet de serre (voitures, camions et avions consomment des énergies fossiles) ; pollution visuelle et sonore ; concurrence avec les usages agricoles et les espaces naturels ; perte de temps croissante dans les embouteillages. Les pôles, axes et carrefours majeurs (capitales, métropoles), saturés et engorgés, concentrent ces problèmes.

Des réponses peu satisfaisantes. L'Etat cherche à favoriser les modes durables de transport. A l'échelle nationale, les mesures fiscales et réglementaires tentent de pénaliser les véhicules et avions les plus polluants et les plus bruyants, et de soutenir des modèles plus respectueux de l'environnement (voiture électrique). Le ferroutage est ponctuellement encouragé, mais sans grands effets jusqu'à présent : il demeure insuffisant sur l'ensemble du territoire. Les acteurs locaux s'efforcent de développer les transports en commun et les circulations "douces" (tramways, métros automatiques, vélos en location).

Les difficultés nombreuses. Il est difficile de concilier la forte demande sociale de réseaux (des citoyens, des entreprises) avec l'impératif écologique et le souci de compétitivité. Les citoyens veulent être desservis et circuler facilement, mais sans que leurs impôts augmentent et sans en subir les désagréments (phénomène "NIMBY" : *Not In My Back Yard*). Par ailleurs, renoncer au "tout routier" est nécessaire (optique environnementale) mais difficile : c'est à la fois une rupture culturelle (attachement à la voiture) et un risque notable de fragiliser l'insertion européenne de la France. Les solutions se situent bien à l'échelle des politiques de l'UE. Signe de ces difficultés à concilier tous les impératifs et acteurs : le développement des contestations citoyennes contre les projets de Notre-Dame des Landes ou de ligne Lyon Turin.

#### **Approfondissement : des réseaux à jamais insuffisants ?**

Quand un axe de transport, notamment routier, est saturé la réponse consiste souvent à proposer un nouvel aménagement (élargissement, axe de délestage, modernisation). Mais la solution apportée suscite bien souvent, mécaniquement, une augmentation des flux ....susceptible de saturer à nouveau l'axe...

11-Réalisez une petite fiche sur ces deux cas