

## Géo II. 4 : Aménager et développer le territoire français.

### Mobilités, flux et réseaux de communication dans la mondialisation.

#### PROBLEMATIQUES

- **Quels sont les avantages de la position de l'espace national français au croisement des grands axes de transports terrestres et maritimes européens ?** Comment la France peut-elle tirer parti de l'expansion des échanges et des réseaux de communication mondiaux ?
- **Comment les réseaux structurent-ils l'espace géographique au niveau des villes, des métropoles, des régions ?** Peut-on observer des mouvements de diffusion et de dispersion des flux, sous l'effet de l'extension des infrastructures de transport et de la modernisation de la desserte, ou plutôt des tendances de concentration et de polarisation autour de nœuds de plus en plus importants ?
- **Comment les acteurs publics et privés développent-ils des stratégies pour corriger ou surmonter l'inégale connexion des territoires ?**

#### Les axes du cours :

Le programme invite à aborder la question à partir d'**une étude de cas** « Roissy : plate-forme multimodale et hub mondial » et d'**une entrée plus générale** consacrée à la « connexion inégale du territoire français à l'Europe et au monde par les réseaux de transport et le numérique ».

#### A. L'étude de cas :

**Roissy, un élément essentiel d'intégration à l'espace mondial.**

#### [CF : cours sur Powerpoint.](#)

#### Parti Générale :

#### I. un territoire connecté aux grands réseaux européens.

##### 1. Un carrefour européen...

#### P 214 :

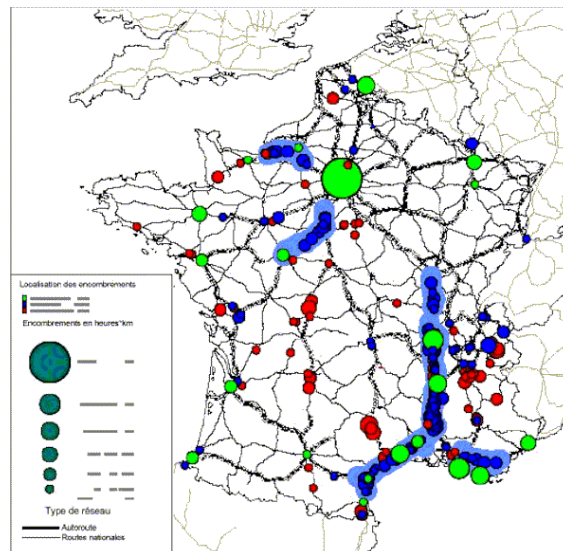
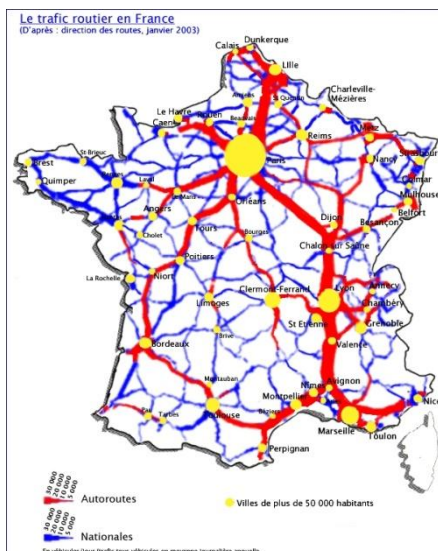
La France est au centre d'un vaste réseau européen de transport et de communication.

C'est un **carrefour européen** qui permet le **transit** des marchandises et des personnes entre l'Europe du nord et celle du Sud.

Elle s'inscrit dans plusieurs dynamiques de mobilité internationale :

- les grands axes maritimes européens (**Northern Range**, **axe méditerranéen** de Suez à Gibraltar)
- les **corridors terrestres** en particulier, l'axe rhénan et l'axe parallèle **Londres-Calais-Paris-Lyon-Milan**.
- le réseau ferroviaire européen à grande vitesse dont la France est l'un des grands initiateurs. (**P 218**)

Certaines métropoles comme **Lyon ou Paris** sont de véritables **nœuds de communication**, ce qui contribue à leur attractivité mais conduit à **des effets de saturation**.



##### 2. ...qui dispose d'un réseau de communication moderne.

## a) le réseau de transport :

### 1 • Réseaux terrestres de métropole

Réseaux terrestres en km au 31/12		2008	2009
<b>Routes et autoroutes</b>			
Réseau autoroutier national		11 042	11 163
<i>dont concédé</i>		8 431	8 431
Réseau routier national		9 765	9 768
Réseau routier départemental		377 984	377 986
Réseau routier communal		629 000	642 256
<b>Ferrovialre</b>			
Réseau ferré national : total des lignes exploitées ouvertes à la circulation commerciale		29 473	29 473
<i>dont LGV</i>		1 881	1 881
Nombre de passages à niveau		18 507	17 944
<b>Fluvial</b>			
Ensemble du réseau navigable		8 501	8 501
Ensemble du réseau navigable VNF		6 700	6 700
<i>dont réseau magistral</i>		4 100	4 100
<i>dont réseau à vocation touristique</i>		2 600	2 600
Réseau navigable non VNF		1 800	1 800
<b>Utilisation des réseaux en millions de véhicules-kilomètres</b>		<b>2008</b>	<b>2009</b>
Réseaux routiers et autoroutiers		552 382	551 029
Ensemble du réseau national		185 404	187 759
<i>dont routes nationales</i>		23 150	23 527
<i>dont autoroutes<sup>1</sup></i>		162 259	164 232
Hors réseau national		366 978	363 270
Réseau ferré national (trains-km)		515	480
Réseau navigable VNF (bateaux-km estimés)		11	12

<sup>1</sup> Y compris voies rapides urbaines et routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières

### 24 • Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode (tous pavillons sur territoire français)

Milliards de t-km		2007	2008	2009
Route	National <sup>1</sup>	218,6	209,6	182,1
	International	71	65,8	55,9
	Transit	64,0	59,0	48,4
	<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>353,6</b>	<b>334,4</b>	<b>286,4</b>
Fer	National	25,2	26,2	22,6
	International	12,7	11,0	7,2
	Transit	4,8	3,5	2,4
	<b>Total</b>	<b>42,6</b>	<b>40,6</b>	<b>32,1</b>
Fluvial	National	4,4	4,5	4,8
	International	3,2	3,0	2,6
	<b>Total</b>	<b>7,5</b>	<b>7,5</b>	<b>7,4</b>
Oléoducs	<b>Total</b>	<b>21,1</b>	<b>20,9</b>	<b>17,3</b>
Ensemble	National	248,2	240,3	209,5
	International	86,9	79,8	65,7
	Transit	68,8	62,5	50,8
<b>Total (hors oléoducs)</b>		<b>403,9</b>	<b>382,6</b>	<b>325,9</b>

<sup>1</sup> Y compris cabotage

#### 2009 par mode

En %

Fer : 9,4

Fluvial : 2,2

Route : 83,4

Oléoducs : 5,0

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

National : 64,3

Transit : 15,6

International : 20,1

Source : SOEs, rapport CCTN juin 2010

## Quatre modes de transport principaux :

### Les voies routières

La France dispose de plus 1 000 000 km de voies routières, dont 11 000 km d'autoroutes et 9700 km de routes nationales. Le transport routier représente 89 % des déplacements de personnes dont 83 % par véhicules particuliers et 5,6 % par autocars. De plus, 83% des déplacements de marchandises sont effectués par des transporteurs routiers.

### Le transport ferroviaire

repose sur un réseau de plus de 29 000 km de voies dont 1 881 de LGV. Il représente 11% des déplacements de personnes et 9,4% des marchandises.

### Le transport fluvial et les oléoducs

ils ne concernent que les déplacements des marchandises et occupent une place marginale, avec respectivement 2 et 5% des déplacements en Milliard t/km.

### Il existe trois types de flux :

- des flux nationaux (64,4%)
- des flux internationaux (20)
- des flux de transit (15,6%)

Le réseau français permet donc le déplacement des marchandises et des personnes à l'échelle nationale mais aussi à l'échelle européenne.

### 16 • Répartition modale du transport intérieur terrestre

Milliards de voyageurs-km	Parts en %				
	2008	2009	2007	2008	2009
Voitures particulières	720,2	723,9	83,8	82,9	83,0
Autobus-autocars	48,5	48,9	5,4	5,6	5,6
Transports ferrés	99,9	99,2	10,8	11,5	11,4
<b>Total</b>	<b>868,6</b>	<b>871,9</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

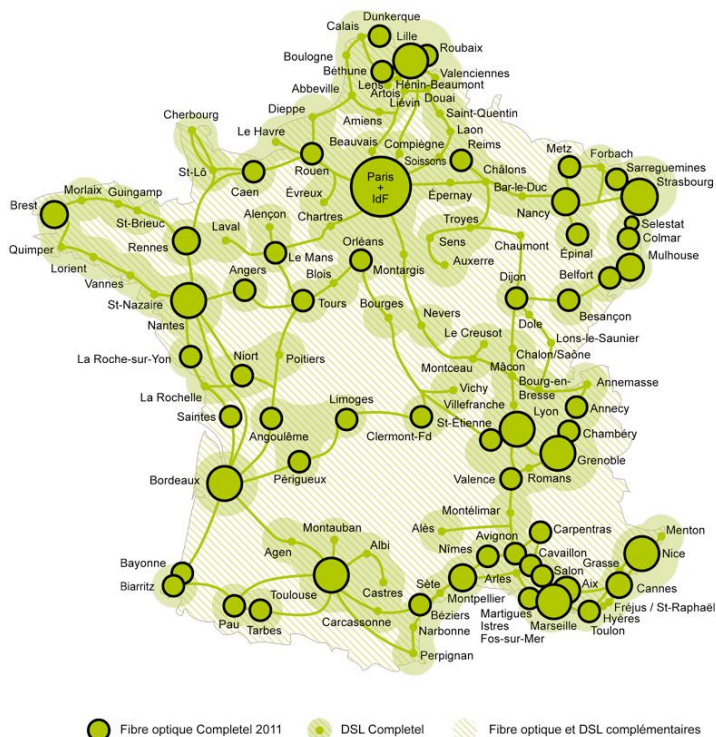
Source : SOEs, rapport CCTN juin 2010

## b. L'importance nouvelle des réseaux de télécommunication (NTCI)

L'économie mondiale est de plus en plus dépendante des moyens de communication et en particulier du réseau internet. Les entreprises ont besoin **de réseau de télécommunication à haut** voire à **très haut débit**.

De nouvelles activités comme le e-commerce (commerce en ligne) modifient la relation au territoire en déplaçant les achats depuis **les commerces réels** localisés dans les centres urbains vers des **plateformes logistiques** situées près des autoroutes dans des territoires permettant l'éclatement des marchandises vers les lieux de consommation.

L'intégration d'un espace ou sa marginalisation dans un réseau à très haut débit est un atout majeur ou un handicap à l'attractivité du territoire.



### Carte présentant le réseau fibre optique de l'entreprise FREE.

L'architecture d'un réseau comme celui de la fibre optique offerte par une société de téléphonie FREE montre une stratégie de développement qui favorise les métropoles et les régions les plus métropolisées afin de toucher un maximum de client. En couvrant essentiellement les grandes villes, ils couvrent entre 70 et 90% des clients potentiels (particuliers et entreprises).

Certaines villes développent des **téléports** permettant la transmission de données à très haute vitesse via les réseaux satellites ou filaires et l'implantation de services comme les entreprises de télémarketing ou les SAV des grandes entreprises.

### 3. ... qui intègre inégalement les territoires : Carte 221 : carte à reproduire sous forme de schéma.

#### a) Des territoires intégrés :

Comme le montre les différentes cartes des réseaux routiers, LGV, ou de télécommunication. Le territoire français est inégalement interconnecté aux réseaux européens et mondiaux. L'espace situé au Nord d'un axe Le Havre-Marseille est très intégré, d'autre comme le **Grand Ouest** connaît un accroissement croissant grâce au développement des axes terrestres mais aussi des axes maritimes comme l'expérience de **l'autoroute de la mer** Gijón- Saint-Nazaire. (doc. 3 p 173)

#### b) Des territoires enclavés :

Les régions rurales « profondes » sont souvent **enclavées**.

La **partie centrale** de l'espace français apparaît comme peu intégrée ce qui confirme au moins dans la partie méridionale l'existence d'une « diagonale du vide ».

#### c) des politiques publiques de corrections.

##### Doc. 2 p 221 :

Corriger les inégalités d'intégration est une des missions de l'état. Par la réalisation de grandes infrastructures de transport, comme l'Autoroute A75 ou les liaisons Est-Ouest (P 213), les politiques d'aménagement du territoire cherchent à désenclaver les régions les plus isolées. Mais les corrections sont difficiles et conduisent à des résultats contrastés. Certains aménagements dynamisent inégalement les territoires traversés et créent des **effets tunnel**.

Les collectivités territoriales agissent sur l'attractivité des territoires de proximité en investissant dans les réseaux de transport par des travaux de modernisation ou la réalisation d'interconnexion entre les autoroutes ; elles offrent ainsi aux investisseurs potentiels des réseaux complémentaires à ceux réalisés par l'état.

## II. des mobilités de natures différentes.

### 1. Dans le cadre des territoires urbains.

Les mobilités urbaines sont principales liées aux **migrations pendulaires** de travail ou scolaires. **L'étalement urbain** accentue les flux ce qui conduit les grandes agglomérations à développer des politiques de « **recentrage** » des activités et des populations (cf. Mantes-Université)

Entre les grandes métropoles se développent des flux de multiples natures. Acheminement des marchandises, déplacement des populations pour des raisons professionnelles ou privées, attractivité touristique...

## 2. Migrations interrégionales

### P212 (Petite carte)

Comme nous l'avons déjà observé lors de l'étude **des espaces urbains (GII.2)** ou dans le thème sur **la valorisation des milieux (GII. 1)**, les territoires français sont inégalement attractifs. Il existe plusieurs grandes dynamiques de mobilité :

- l'attractivité des métropoles (études, 1ère emploi, retraite, synergies interurbaines)
- l'attractivité des littoraux (urbanisation, tourisme), des autres régions touristiques)
- attractivité des régions méridionales (héliotropisme)
- répulsion exercée par les territoires enclavés et les espaces en reconversion économique.

Ces éléments conduisent à modifier la répartition de la population dans l'espace national. On observe des soldes migratoires interrégionaux négatifs pour **les régions du Nord** et **des soldes positifs** dans **un espace en croissant allant de la Bretagne à la Région PACA.** (cf. carte des espaces urbains réalisées GII. 2)

### 3. Migrations internationales :

#### P212 + P 217 : migrations internationales.

Les flux migratoires sont importants en France. Dans le cadre de **l'espace Schengen**, il existe une libre circulation dans un vaste espace européen.

On peut distinguer de flux internationaux de différentes natures :

- les **migrations quotidiennes transfrontalières** vers les pays voisins qui concernent plus de 300 000 habitants de l'Hexagone. (**p 217 : Frontière Franco - Suisse**)
- Les **migrations internationales permanentes** : La France est tout à la fois un pays d'accueil (3,4 millions d'étrangers et plus de 5,5 millions d'immigrés).
- **les migrations internationales de transit** (P217)

#### **Conclusion :**

La France présente donc des territoires inégalement intégrés aux grands réseaux de transport français et européens, ce qui explique les différences de dynamisme interne. Mais globalement, sa localisation dans l'espace communautaire européen est un facteur d'attractivité dans le cadre d'une économie ouverte.