

SE DEPLACER EN FRANCE

LES GRANDS AXES DE COMMUNICATION EN FRANCE METROPOLITAINE

Élément structurant essentiel du territoire, les grandes voies de communication sillonnent l'espace français. Leur répartition est cependant inégale et renforce les grands contrastes régionaux.

1. LA FRANCE, UN ESPACE INEGALEMENT ACCESSIBLE ?

Le territoire français n'est pas linéaire. Le milieu naturel propose des spécificités qui ont été déterminantes dans l'organisation des réseaux de communication. L'articulation du relief, abordée dans le cours sur la France, détermine en partie l'organisation de l'espace.

La montagne constitue un obstacle majeur pour la mise en place des axes de communication. Quel que soit le mode de transport utilisé, la plupart contournent les montagnes tant les handicaps sont nombreux. En effet, la pente et le relief engendrent des tracés sinueux et les difficultés de traction obligent les aménageurs à préférer les vallées pénétrantes (à condition qu'elles puissent se rejoindre). Même lorsque la montagne doit être traversée, au prix de coûteux investissements (tunnels, viaducs, etc.), la densité des réseaux reste beaucoup plus faible qu'en plaine.

Le cas du Massif central, souvent cité, est exemplaire. Voilà un massif longtemps resté, dans les représentations individuelles et collectives, comme étant impénétrable ; après de nombreux efforts, il commence à peine à s'ouvrir aux réseaux. Pierre Estienne décrit ainsi la desserte du massif :

[...] la circulation est lente et coûteuse ; les vallées, vides, n'attirent guère ; les plateaux connaissent une circulation aisée, mais constamment brisée par les gorges qui les entaillent ; or, les trafics potentiels, très faibles, n'ont jamais suscité l'enthousiasme des investisseurs. La voie ferrée a dû suivre les vallées (mais à quel prix : plus de 100 tunnels de Clermont à Nîmes par le haut Allier) ou s'établir sur les plateaux en franchissant les gorges par des viaducs fort coûteux [...]. Le réseau, très incomplet, est remarquable par la médiocrité et la lenteur du service offert, et ce depuis son ouverture. [...] La route a bénéficié d'efforts financiers autrement importants. Le réseau est à peu près cohérent [...] cependant, sauf sur autoroute, la circulation est lente ; sur route, les services publics ont disparu pour les voyageurs ; si Clermont et même Limoges arrivent à avoir des dessertes aériennes acceptables, Saint-Étienne a souffert de sa trop grande proximité de Lyon et les petites villes, n'offrant pas une clientèle suffisante, connaissent une crise permanente de leur unique liaison avec Paris, comme c'est le cas à Aurillac ou Rodez [...]. (Pierre Estienne, *Les Régions françaises*, t. 2, Masson 1994)

Au-delà des clichés, ce bloc de hautes terres considéré comme répulsif est désormais plus facile à traverser grâce au viaduc de Millau, maillon essentiel de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Béziers. L'ampleur de l'ouvrage montre bien les moyens techniques et financiers qu'il faut mettre en œuvre pour effacer la contrainte naturelle : 2 460 m de longueur, sept piles dont une de 245 m, pour un prix total de... 400 millions d'euros ! L'avenir dira si ce nouvel axe nord-sud, en cours d'achèvement, offre une alternative à la vallée du Rhône.

Toutes les montagnes ne sont pas pour autant des obstacles impénétrables. Les Alpes du Nord, grâce à leurs grandes vallées glaciaires, constituent un point de passage important.

La répartition des grands ensembles morphologiques va déterminer une série de seuils (ou « Portes ») qui jouent un rôle clé dans l'articulation des voies de communication. Le seuil de Bourgogne entre le Massif central et les Vosges, le seuil du Lauragais entre le Massif central et les Pyrénées, la Porte de Bourgogne entre les Vosges et le Jura sont autant de points de passage où se concentrent ces voies.

La discontinuité spatiale, encore plus que le relief, limite la mise en place de réseaux équilibrés. Le milieu îlien et ultra-marin en est un bon exemple. Certes, la proximité directe avec le continent permet de relier certaines îles aux axes majeurs du territoire (depuis la

construction du pont, l'île de Ré est rattachée au réseau national), mais que faire pour les espaces plus lointains comme la Corse et les DOM-TOM ?

Le milieu naturel n'explique cependant pas tout. La volonté politique d'un État centralisateur, le faible essor économique et démographique ont laissé des régions, sans grandes contraintes naturelles particulières, relativement enclavées. Comment expliquer autrement le relatif isolement de la Bretagne, de l'Aquitaine ou des Alpes du Sud ?

2. LES AXES MAJEURS DU TERRITOIRE

L'analyse des axes et des nœuds de communication (qui forment le réseau) montre plusieurs déséquilibres flagrants (cf. Figure 1).

Le premier déséquilibre concerne la centralisation des réseaux sur Paris. Cette convergence vers la capitale trouve son origine dans les raisons historiques et politiques précédemment citées. Les politiques de décentralisation et l'affirmation de nouvelles capitales régionales ne semblent pas pour l'instant modifier cette position de force (la perspective de l'implantation d'un troisième aéroport international dans la région Île-de-France en est l'illustration).

Le second déséquilibre, lui aussi historique, concerne l'opposition est-ouest (le long d'une ligne Le Havre–Marseille). L'ouest est mal relié au reste du territoire français mais également aux régions européennes dynamiques. Cette France occidentale concentre peu de routes ou de voies à gros trafic, peu d'autoroutes et pratiquement pas de voies navigables. L'est, favorisé par son relief et les grands couloirs de circulation, est plus favorisé. Les axes majeurs du territoire y transitent : Paris–Lyon–Marseille ; Paris–Rouen–Le Havre ...

Daniel Noin isole trois axes majeurs tous reliés à la capitale :

1. L'axe Paris-Le Havre, qui suit la vallée de la SEINE et qui est très complet avec son ensemble de moyens de transport, spécialement pour les marchandises. [...]
 2. L'axe Paris-Région du Nord est également bien équipé [...]; il est formé [...] d'une série de lignes à quelque distance les unes des autres. Il s'agit néanmoins d'un axe très important.
 3. Enfin, l'axe Paris-Marseille à très gros trafic routier et ferroviaire [...]; il se prolonge par quelques voies importantes en Provence et en Languedoc; il comporte un gros nœud de communication, le seul vraiment important de la province : le carrefour lyonnais. C'est un axe essentiel pour la structuration du territoire.
- Ces axes majeurs relient les quatre plus grands pôles urbains français : Paris, Lyon, Marseille et Lille. Aux extrémités se trouvent trois grands ports français assurant à eux seuls plus de 4/5 du commerce extérieur : Marseille, Le Havre et Dunkerque. (Daniel Noin, *L'Espace français*, Armand Colin 1996)

Deux autres axes, tous situés dans le réseau rhénan, fonctionnent indépendamment de Paris : l'axe Lille–Dunkerque et l'axe de la plaine d'Alsace, véritable interface de l'Europe rhénane. Insérer Figure 1. *Les axes majeurs du territoire national*

3. LE RESEAU FRANÇAIS DANS L'ESPACE EUROPEEN

Souvent citée comme disposant d'une position de carrefour dans l'espace européen, point de passage obligé entre l'Europe du Nord et celle du Sud, la France a une belle carte à jouer face à la mise en place progressive d'un réseau de communication européen. Pourtant, la structuration actuelle des grands axes de communication montre une hésitation entre la logique nationale et l'ouverture européenne. Le poids de l'histoire a à ce point favorisé les liaisons en étoile autour d'un centre fédérateur qu'il est aujourd'hui difficile de s'en défaire. Les liaisons internationales vers l'Espagne, l'Allemagne ou l'Italie sont toujours négligées. Cependant, il faut préciser que la construction de réseaux européens n'est pas du seul ressort de la France. L'Union européenne travaille ainsi depuis quelques années à la mise en place d'infrastructures nouvelles permettant une meilleure adéquation des réseaux et un désenclavement des certaines régions. Ces projets transeuropéens sont nombreux et représentent un élément majeur de la future compétitivité économique et humaine de l'Union.

Voici quelques projets qui devraient voir le jour à l'horizon 2020 :

– le train à grande vitesse Paris–Bruxelles–Cologne–Amsterdam– Londres ;

- l’axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l’Europe ;
- l’axe ferroviaire Lyon–Trieste–Divaca–Koper–Ljubljana–Budapest– frontière ukrainienne ;
- l’axe ferroviaire fret à travers les Pyrénées Sine–Algésiras–Madrid– Paris ;
- l’axe ferroviaire Paris–Stuttgart–Vienne–Bratislava ;
- l’axe fluvial Rhin–Meuse–Main–Danube ;
- les « autoroutes de la mer » : mer Baltique, Arc atlantique, Europe du Sud-Est, Méditerranée occidentale ;
- la liaison fluviale Seine–Escaut.

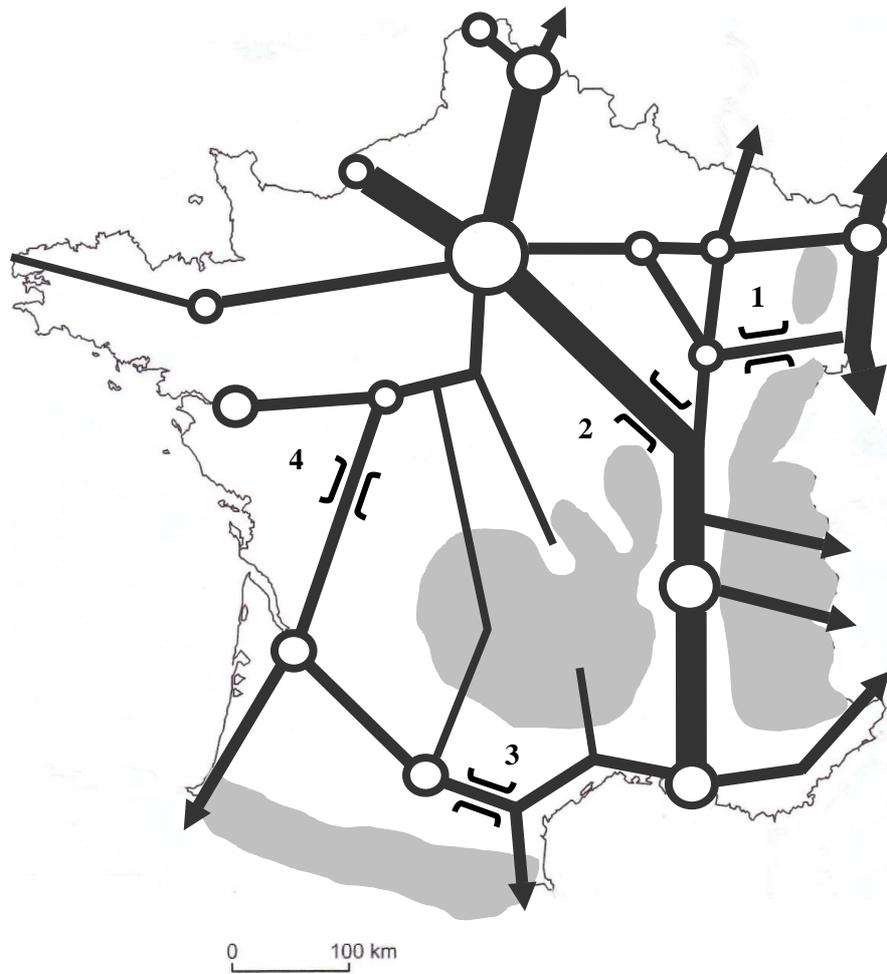
Deux constats s’imposent, à la lecture de ces projets : la prééminence accordée aux axes ferroviaires (trains rapides) et la place importante occupée par... Paris.

La France entre donc, à petit pas, dans une logique d’adaptation de son réseau à l’échelle européenne. Si l’intérêt en terme de cohérence spatiale est indiscutable, l’impact en termes de retombées économiques n’est, en revanche, pas totalement prouvée. Ainsi, comme l’écrit Yves Gervaise,

[...] la situation potentiellement favorable de la France ne garantit pas aux régions d’être en mesure de tirer parti des flux d’échanges. Le plus important pour une ville est qu’on s’y arrête : l’autoroute du Sud a ainsi condamné les anciennes villes étapes de la RN 6. Bien des villes ou des régions pourraient voir passer les courants d’échanges sans y prendre part. Fixer les flux, les transformer en activités et en emplois, n’est pas à la portée de toutes les villes de passage. [...] Seules les collectivités capables de mettre en place des pôles de services et d’activités suffisamment forts sont en mesure de s’intégrer à ces échanges. (Lille, Strasbourg, Montpellier, par exemple, ont su développer des activités autonomes, en partenariat avec d’autres régions européennes.) (Yves Gervaise, Bernard Quirin et Elizabeth Crémieu, *Le Nouvel espace économique français*, *op. cit.*)

Alain Bonnafous, François Plassard et Bénédicte Vulin précisent qu’il risque alors de se développer un *effet tunnel* autour d’infrastructures de transport qui effacent les espaces intermédiaires au seul prix des nœuds de communication :

Sous l’effet de l’accroissement des vitesses dans les transports, l’espace se transforme [...]. Le nouvel espace qui se constitue est un espace discontinu : seuls comptent les points d’entrée et de sortie dans le réseau. Il se produit ainsi un effacement des espaces intermédiaires qui donne naissance à un véritable *effet tunnel* puisque l’itinéraire n’a plus d’importance. À la différence des siècles précédents où les infrastructures de transport généraient des activités tout au long de leur tracé, qu’il s’agisse des canaux ou des premières voies ferrées qui disposaient de nombreux arrêts, les infrastructures modernes en raison de vitesses élevées qu’elles permettent ne disposent que de peu d’arrêts. Les nouvelles voies de TGV tout comme les autoroutes ne sont que des tunnels à ciel ouvert [...] Ces réseaux à faible nombre de nœuds renforcent ainsi la polarisation du territoire autour de quelques villes. Mais toutes ne sont pas d’égale importance, puisque la richesse d’un pôle dépend du nombre de destinations qu’il est possible d’atteindre, et non pas de sa simple présence sur le réseau. (Alain Bonnafous, François Plassard et Bénédicte Vulin, *Circuler demain*, DATAR-Éditions de l’Aube, 1993, extrait du sujet de CAPES interne d’histoire-géographie 1999)



○ Nœuds principaux

▬ Axes majeurs

▭ Reliefs

⌋ Seuils et Portes (1 : Porte de Bourgogne. 2 : Seuil de Bourgogne.
 ⌋ 3 : Seuil du Lauragais. 4 : Seuil du Poitou)

SE DEPLACER EN EUROPE

LES GRANDS AXES DE COMMUNICATION EN EUROPE

1. L'EUROPE, UN ESPACE MAJEUR D'ECHANGES

L'un des grands pôles mondiaux d'échanges

-Première puissance commerciale du monde (plus de 40% du total), l'Europe est un pôle majeur de flux de biens et de personnes, la moitié des passagers mondiaux y circulent. Les flux de proximité y dominent : plus de 60 % des marchandises, la moitié des destinations aériennes des passagers sont internes à l'Union européenne.

-Ces flux sont en croissance continue et sensible : la construction européenne se fonde sur un développement des échanges au sein d'un marché unique où des infrastructures de transports rapides ont considérablement réduit les obstacles naturels et politiques à la mobilité des biens et des personnes. La mobilité croissante de populations à niveau de vie élevé a profité aux déplacements en voitures particulières et au transport aérien. Enfin, l'internationalisation croissante des économies, un système de production multipliant les flux de sous-traitance font croître les trafics maritimes et routiers.

-Le transport routier est le mode dominant des transports terrestres : il allie rapidité, souplesse et bénéficie d'excellentes infrastructures. Le transport ferroviaire connaît un renouveau avec les trains à grande vitesse pour les personnes. Mais, si plus de 1350 millions de tonnes de marchandises circulent par le rail dans l'Union européenne, la diffusion du transport combiné terrestre reste faible et limitée à certains flux transalpins ou aux navettes du tunnel sous la Manche. De même, le trafic fluvial n'intéresse que le cœur rhénan de l'Europe.

Une Europe inégalement équipée en réseaux performants

-La densité des infrastructures de transport est très inégale à l'échelle de l'Europe à cause des conditions naturelles et surtout en fonction de l'ancienneté du développement et des choix politiques. A l'ouest, le treillage (ensemble de réseaux) est dense sauf sur les marges ; à l'Est, l'ancien bloc communiste est sous-équipé et mal connecté au réseau européen : les priorités accordées à l'industrie lourde y ont légué un important réseau ferroviaire, mais un faible réseau routier.

- Les évolutions récentes sont divergentes : entre 1990 et 1999, pour plus de 1000 km de voies nouvelles par an à l'ouest, moins d'une centaine ouvrait à l'Est. Même si l'Europe du Sud se caractérise par un faible équipement en voies navigables et ferroviaires, elle connaît un rattrapage récent des réseaux autoroutiers à la faveur des aides de l'Union européenne.

Une nécessité : construire des réseaux européens

-A l'échelle de l'union européenne, la faible interconnexion entre les quinze réseaux hérités de logiques nationales et le retard de certaines régions ont conduit à élaborer, en 1994, quatorze projets d'infrastructures nouvelles ; il s'agit de désengorger les axes les plus chargés, d'améliorer l'intégration des espaces les plus isolés et de relier l'Union aux pays voisins.

-A l'échelle du continent, les États membres de l'union européenne et leurs partenaires d'Europe centrale et orientale y ont ajouté, en 1997, un projet de corridors (couloir où les communications se concentrent) de transports combinant la route et le rail, et améliorant les passages frontaliers et la navigabilité du Danube. Il s'agit à la fois de combler certains vides et de reconnecter des réseaux tournés auparavant vers l'Est.

2. RESEAUX ET FLUX STRUCTURENT L'EUROPE

Une forte concentration des flux

-Les courants d'échange tendent à se concentrer sur quelques axes majeurs telle la mégalopole européenne, le Nord de la France, l'axe rhodanien. Ils débouchent sur des façades maritimes dont la principale est le Northern Range (d'Hambourg au Havre), série de ports qui possèdent de grandes zones industrialo-portuaires et forment une puissante interface ouverte sur le reste du monde.

-Ces réseaux s'articulent autour des grandes métropoles qui bénéficient d'une accessibilité maximale. De ce fait, elles concentrent équipements et entreprises. L'évolution des réseaux et l'accroissement des vitesses de déplacement tendent à gommer les distances et à renforcer les relations entre les principales métropoles européennes malgré leur relatif éloignement. Une sélection s'opère ainsi qui pénalise des villes parfois aussi importantes, mais moins bien desservies par les modes de transports rapides.

Quelques grands noeuds de communication

-Dans le domaine aérien, les grandes compagnies nationales cherchent à faire passer le maximum de passagers par des plates-formes puissantes situées au centre de liaisons internationales. La division de l'Europe en multiples états et la dérégulation du transport aérien permettent à chacune de valoriser un « hub » national (British Airways à Londres, Air France à Paris, Lufthansa à Francfort), tout en étant aussi présentes sur des « hubs » concurrents.

-Dans le domaine maritime, les porte-conteneurs géants réduisent leurs escales en Europe à un ou deux ports principaux, qui ensuite gèrent un trafic de redistribution à l'échelle du continent; ils s'appuient pour cela sur d'importantes plates-formes logistiques multimodales qui s'installent dans les périphéries des grandes métropoles et structurent de plus en plus les transports terrestres,

Des territoires inégalement desservis

-Cette concentration des trafics provoque des effets d'engorgement le long des axes correctement équipés et en quelques points de passage obligatoires : montagnes (aux extrémités des Pyrénées, tunnels alpins), traversée de la Manche ou de la Baltique, impliquant retards, problèmes de sécurité et nuisances pour l'environnement.

-Inversement, la faiblesse du nombre de points d'accès aux réseaux à grande vitesse multiplie les effets tunnels (situation où une voie rapide est inaccessible par défaut de gare ou d'échangeur autoroutier, ce qui rend l'espace traversé mal desservi). Ainsi, dans une même région, l'évolution actuelle différencie de plus en plus la ville bien connectée et le reste du territoire sous-équipé et à plus faible accessibilité.

-Bien que programmées dans un souci d'équité, la création d'infrastructures de transports rapides contribue donc imparfaitement au rééquilibrage des territoires. Dotées d'une accessibilité plus faible que d'autres régions, marquées par le sous-équipement, la durée et le coût des déplacements, les périphéries insulaires (archipels grecs ou écossais) ou continentales (Alentejo au Sud du Portugal, Estrémadure au Sud-Ouest de l'Espagne, Mecklembourg au Nord-Est de l'Allemagne), ont du mal à rompre avec leur situation d'enclavement.

