II. En quoi le territoire français est-il un carrefour inégalement intégré à la mondialisation ?

            A. Comment le territoire français est-il structuré par des réseaux de transport ?

Carte 1 page 154 : Un espace de transit entre Europe rhénane et méditerranéenne

**Quels sont les différents types de transport ? En quoi forment-ils des réseaux ? Lesquels sont les plus importants ?**

\_ Le territoire français  comporte plusieurs types de transport qui, en s’associant, forment des réseaux parcourus par des flux de marchandises et de voyageurs :

\* Les réseaux routier et autoroutier sont très développés. Le réseau routier français est à lui seul le cinquième du réseau routier européen. Les **autoroutes** comptent **11 000 km** **de voies** et 2 000 km sont en projet. **83% du trafic de marchandises** en 2008 s’opèrent par le réseau routier. Le trafic de **voyageurs** est assuré à **83% par les voitures individuelles**, à 5% par les autobus.

\* Le réseau ferroviaire permet le transport de **11% des voyageurs et de 10% des marchandises**. Mais transport de marchandises et de voyageurs connaissent deux dynamiques différentes : les passagers disposent de LGV (**lignes à grandes vitesses**) performants reliant des destinations en France et en Europe. Le ferroutage est présenté comme une voie de développement pour le trafic de marchandises.

\* Le transport fluvial et maritime : Le transport fluvial est réduit avec **2% du trafic de marchandises**. La moitié du trafic fluvial est tournée vers le Benelux, l’Allemagne et la Suisse. Le**trafic transmanche** représente **42 millions de personnes par an**, dont beaucoup de touristes.

\* Le réseau aérien est polarisé autour du hub Roissy Paris-Charles –de-Gaulle.

Flux (p. 162) : déplacement d’objets matériels (marchandises, personnes) ou immatériels (informations, capitaux) entre deux lieux.

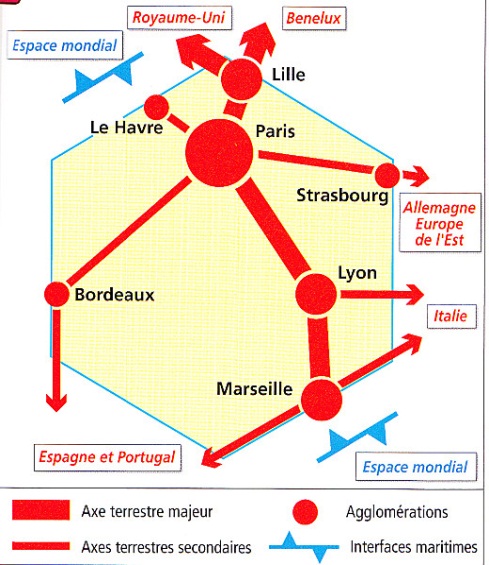
Ferroutage (p. 164) : technique de transport combiné rail-route. Elle consiste àv faire circuler des véhicules routiers (camions ou remorques de camions) sur des wagons de chemin de fer conçus à cet effet.

Carte 1 page 154 : Un espace de transit entre Europe rhénane et méditerranéenne

Carte 1 page 177 : Axes et grands carrefours du réseau de communication

**Quels sont les principaux axes de transport sur le territoire français ?**

\_ Le territoire français comporte un axe majeur permettant de relier l’Europe du nord à l’espace méditerranéen : l’axe **Lille-Paris-Lyon-Marseille**.



Carte 1 page 177 : Axes et grands carrefours du réseau de communication

**Quel est le rôle des façades maritimes dans l’intégration de la France à l’Europe ?**

\_ Les **grandes façades maritimes** françaises assurent à la France une ouverture vers un vaste avant pays (vers le reste du monde) et sont pleinement intégrées à l'Europe et au monde. **Le Havre** et **Marseille-Fos** font partie des cinq premiers ports européens en termes de volume total de marchandises. Ils ont cependant un **arrière-pays** (hinterland) moins intéressant que les ports rhénan et sont moins bien placés que leurs concurrents de la **Northern** **range** (façade maritime européenne).

**Quel est le rôle des régions frontalières dans l’intégration de la France à l’Europe ?**

\_ Les **régions transfrontalières** **du nord et de l'est** de la France sont au cœur des flux vers le nord mais aussi vers l'Ouest de l'Europe (Alsace-Lorraine ; Alpes).

\_ Les **régions frontalières du sud** permettent une ouverture vers la **péninsule ibérique**.

Carte 2 page 155 : La stratégie de l’Union européenne en faveur du réseau de transports trans-européens

**En quoi la France est un territoire carrefour des flux européens ?**

\_ La France est un territoire carrefour des flux européens car elle concentre sur son espace plusieurs réseaux performants de transport. Le pays bénéficie de sa **proximité avec la riche dorsale européenne**. La France est un carrefour entre l’Europe rhénane et l’Europe méditerranéenne.

\_ La politique de l’Union européenne en faveur des réseaux trans-européens favorise le rôle de carrefour de la France. L’Union européenne encourage la création d’infrastructures pour développer les échanges comme le **Réseau transeuropéen de transport** (RTE-T). Depuis 1996 le TGV Thalys relie la France à la Belgique, les Pays-Bas et l’Allemagne. Les lignes à grande vitesse Barcelone-Montpellier et Lyon-Turin devraient prolonger le réseau TGV vers l’Italie et l’Espagne.

    B. Quels sont les équipements permettant les grands flux de transports ?

 Les principaux flux de voyageurs et de marchandises empruntent des grands couloirs comme l’axe Lille-Paris-Lyon-Marseille. D’autres axes se développent comme les axes fluviaux et les façades littorales:

\* Axes fluviaux le long du Rhône, du Rhin ou encore de la Seine. L’axe séquanien comporte 1367 km de voies navigables (dont 564 km de voies à grand gabarit, voies de tonnage supérieur à 650 tonnes). Le Port Autonome de Paris est le premier port fluvial de France et le deuxième en Europe.

\* Façades littorales : La France dispose de quatre façades maritimes. L’une d’entre elles est particulièrement développée : celle de la Rangée Atlantique allant de Calais à Dunkerque et s’étendant au-delà jusqu’à Hambourg.

\_ Le port du Havre est un **port fluvio-maritime** situé au débouché de la Seine et ouvert sur la façade littorale de la Rangée Atlantique. L’aménagement d’un nouveau **port à conteneur** (Port 2000) renforce son rang de **5e port européen** (4 km de nouveaux quais directement accessible aux grands navires porte-conteneurs et un traitement de **6 millions de conteneurs par an**). Le projet du **canal Seine Nord** pourrait valoriser le Havre et représenter une alternative au**transport routier**.

\_ D’autres infrastructures existent pour favoriser les flux de marchandises comme les **zoneslogistiques proches des métropoles**.

**Quels sont les projets d’implantations des grands équipements de transport ?**

 \_ Le Grenelle Environnement  tente d’apporter des solutions durables en donnant la **priorité au ferroviaire et au transport maritime** (« **autoroute » ferroviaire** ou de la mer), dans la logique des réseaux trans-européens.

Les débats animent les acteurs économiques et les citoyens sur les choix d’aménagements à opérer. Le projet aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, dont les travaux sont prévus de 2014 à 2017, doit détruire 2000 hectares de bocage et entraîner la disparition de plusieurs exploitations agricoles. Le conflit d’usage et l’atteinte à l’environnement, les doutes sur la réalité des retombées économiques montrent les tensions liées aux transports.

C. Quelles sont les mobilités des Français ?

Texte 8 page 165 : Lille, un exemple des problèmes de mobilité dans les grandes agglomérations françaises

**Quelles sont les différentes mobilités indiquées dans le texte ?**

Les mobilités existent à différentes échelles

\* Echelles internationale et nationale : Les flux qui traversent la région sont des « flux nationaux et internationaux » (l. 3-4).

\* échelle régionale : La région Nord-Pas-de-Calais « est située au cœur d’un territoire où vivent plus de 100 millions de personnes dans un rayon de 300 kilomètres. » (l. 1 à 3)

\* Echelle locale : « La congestion routière récurrente autour de Lille » (l. 12-13).

**Quelles sont les difficultés éprouvées dans les déplacements par les Lillois ?**

Le principal problème est celui de la « congestion routière ». Les difficultés pour accéder à la métropole lilloise en automobile peut même générer un « sentiment d’exclusion »  
  
**Quelles sont les autres mobilités ? (à plusieurs échelles)**

Les déplacements quotidiens pour se rendre au travail et au domicile (migrations alternantes), ainsi que les migrations vers ou en provenance de l’étranger pour le tourisme ou l’émigration, les déménagements.

\_ Les mobilités ont diverses motivations et s’exercent à plusieurs échelles, des migrations alternantes entre le domicile et le lieu de travail jusqu’au tourisme ou l’émigration vers un autre pays. On compte en moyenne **175 millions de déplacements par jour**

 Les mobilités individuelles existent à différentes échelles :

\* Mobilités locales : La **périurbanisation renforce les mobilités** du fait de l’augmentation des**migrations alternantes** (ou pendulaires) entre le lieu de travail et le domicile. Ces navettes durent environ une heure sur une distance moyenne de 40 kilomètres contre 10 kilomètres dans les années 1960. Les migrations augmentent également à cause de la **spécialisation des activités par quartier** (zones commerciales, industrielles…).

\* Mobilités régionales : Les **migrations résidentielles** vers une autre région augmentent aussi. Entre 2000 et 2010 un foyer français sur 10 a déménagé dans un autre département. Les régions les plus attractives sont la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse** (qui attire des actifs à très haut niveau de qualification du fait de la concentration des centres d'innovation et de la qualité de vie), l'**Ouest**, **l'Île-de-France** (qui concentre une part très importante des activités et des emplois intéressant les jeunes actifs).

\* Mobilités internationales : La liberté de circulation dans l’Union européenne avec **l’espace Schengen** favorise les déplacements des Français, en particulier les **mobilités transfrontalières**.

- Travail : **310 000 Français** travaillent en Suisse, Luxembourg, Allemagne et même Royaume-Uni et bénéficient de salaires plus élevés qu’en France. Pour bénéficier de la couverture sociale les frontaliers résident en France. Les **travailleurs transfrontaliers** peuvent rencontrer des difficultés dans les transports, subir la xénophobie de Suisses hostile aux Français avec qui ils sont en concurrence pour les emplois.

- Tourisme : Les flux touristiques sont importants : 1ère **destination touristique mondiale** la France reçoit **82 millions de touristes** en 2008 (94% d’Européens, 5% d’Américains, 1% d’Asiatiques). Mais 11, 2 millions de Français séjournent hors du territoire (32% hors d’Europe et 3 % outre-mer).

- Migrations : *Emigration* : 1 504 001 Français vivaient hors de France en décembre 2010. La Suisse, les Etats-Unis, le Royaume-Uni et l’Allemagne sont quatre pays accueillant chacun plus de 100 000 Français sur leur sol. *Immigration* : 160 000 personnes arrivent chaque année en France, du Maghreb et d’Afrique particulièrement (recherche d’un emploi, regroupement familial). On compte **3,6 millions d’étrangers** en France (plus les clandestins) soit **8,3% de la population**. Des Européens retraités s’installent aussi en France à la recherche d’un cadre de vie agréable.

B Comment corriger l’inégale desserte du territoire ?

L’espace français comporte des inégalités dans l‘accès aux réseaux de transport comme pour le **Massif Central et les Pyrénées** (pour le réseau ferroviaire en particulier), les **Hautes-Alpes**. La cause en est le **faible développement économique** et le **relief élevé** de ces zones pour lesquelles joue un effet d’**enclavement**. **Quels territoires sont peu ou pas intégrés aux réseaux de transport ? Pourquoi ?**

\_ La **diagonale du vide** est caractérisée par une faible densité, un médiocre développement économique et une faible intégration aux réseaux de transports. Certains secteurs sont traversés par des axes majeurs sans être desservis (**pas d’échangeurs autoroutiers ou de gare TGV**) ou valorisés par ces axes, par exemple la Champagne-Ardenne entre Paris et la dorsale européenne connaît un effet tunnel.

\_ Pour résoudre les **problèmes d’enclavement** l’Etat et les collectivités territoriales ont construit des infrastructures comme l’A5 qui relie Clermont-Ferrand à Béziers. Mais les conséquences en sont un renforcement de la périurbanisation le long de l’axe et une amélioration des relations avec les métropoles régionales (Lyon, Montpellier), mais sans faire cesser l’effet tunnel. Les **nuisances sonores et la coupure spatiale** sont des conséquences négatives pour les riverains de ces axes.

**Quels sont les problèmes de transport dans les DROM ?**

\_ La **Corse** **et les DROM** sont reliés à la métropole par les **liaisons maritimes et aériennes**. Pour pallier aux conséquences négatives de l’insularité et de l’éloignement l’Etat aide les transports au nom de la **continuité territoriale**. Cette dernière est le principe de compensation de l’éloignement au sein d’un Etat, qui se traduit par des aides au déplacement. Concrètement, les habitants des territoires insulaires (Corse, Martinique…) ont droit à un tarif préférentiel ou à une aide financière pour se rendre en France continentale.

\_ Dans ces territoires les **déplacements sont difficiles** et sont essentiellement effectués en voiture pour lesquelles il existe **peu d’alternatives à l’automobile**.

La révolution numérique est inachevée en France car la couverture du territoire en très haut débit et la téléphonie mobile n’est pas complète. Avec 80% de la population concentrée sur 20% de l’espace une **couverture « en peau de léopard »** juxtapose zones enclavées et zones bien desservies. Les « **angles morts** » **sont des zones non rentables** pour les opérateurs (Orange, SFR, Bouygues Telecom). comme les zones de **montagne et le rural profond**.

\_ Une **fracture numérique**est ainsi créée, c’est-à-dire des inégalités d’accès aux réseaux de communication numérique (téléphonie mobile, Internet, télévision numérique terrestre).

**Quelles sont les actions des collectivités pour répondre au défi de la fracture numérique ?**

\_ Les réseaux numériques ont été conçus comme un **outil de développement économique et de compétitivité**, destiné également à **favoriser la cohésion territoriale**. Mais cela représente un coût élevé : pour équiper tout le territoire il faut investir 24 milliards d’euros et poser 1,1 million de kilomètres de fibre optique. Or, les **opérateurs privilégient les territoires les plus denses et les plus riches**. Aussi les **collectivités financent**-elles l’équipement de leur territoire de façon à développer l’économie (renforcement de l’attractivité, télétravail, etc.). L’Etat favorise l’action des collectivités territoriales.