

Chap 10 : Réseaux de transport et dynamiques territoriales : vers une France à plusieurs vitesses ?

- Traditionnellement, mise en place progressive de réseaux hiérarchisés, desserte +/- fine & équitable. But = développement socio-économique & équité territoriale.
- Augmentation globale de mobilités + Mutations technologiques (capacités/vitesses) + Augmentation de l'échelle (Europe & Monde => révisions offres de transport & liens transport/territoire => Choix de plus en plus difficiles entre hiérarchisation, nouveaux besoins, contraintes environnementales.

«Transports» : "L'ensemble des moyens de communications permettant le déplacement des biens & des personnes à différentes échelles. Ceux-ci sont souvent distingués par mode (ferroviaire, maritime et fluvial, aérien, routier) ou selon ce qui est transporté (voyageurs ou marchandises). Le secteur des transports représente en France environ 4,5% du PIB et un million d'emplois directs. Il s'appuie sur un ensemble d'infrastructures indispensables au bon fonctionnement de l'économie et du territoire."

I- Un territoire organisé par les transports

°Jusqu'à la 2ème Guerre mondiale : Chemin de fer + voies fluviales = principaux transports.
°Aujourd'hui : mode routier dominant, répond à l'augmentation de la mobilité & ouverture européenne & mondialisation

A) Un pays équipé par des infrastructures performantes

La France passe de «pays en retard» à «pays bien équipé» : 12% de la pop européenne mais 16% des Km de voies ferrées & autoroutes.

1) La domination de la route

°Très dominante depuis les années 60 car :

-voiture = production de masse & prix bas

-réseau dense & hiérarchisé : 11 000 Km autoroutes + 26 000 Km de routes nationales + 1 millions de Km de routes départementales/communales : 21% de réseau de l'U.E.

→ accès simple à tout depuis partout

°Autoroutes longues à arriver : 1er tronçon en 41 (déjà réseaux importants en Allemagne & Italie) ; 1 liaison nationale (Lille-Paris-Lyon-Marseille) en octobre 70.

Depuis, investissement massifs & constants : aujourd'hui = absorbe la croissance du trafic, toujours fluide sauf Paris et Lyon, vallée du Rhône et quelques passages frontaliers.

2) La conquête de la vitesse ferroviaire

°32 000 Km de voies ferrées, 50% électrifiée

°Début du réseau = 1842 → grand schéma en étoile ("Étoile de Legrand"). Volonté de rattraper un retard, d'où développement rapide pendant la 2ème moitié 19ème siècle, apogée = 1930. Depuis, contraction : fermeture des tronçons sous-exploités.

°Particularité de la France : développement prioritaire de la grande vitesse pour avoir des liens rapides entre grandes villes : 1ère ligne TGV : 1981, Paris-Lyon. Puis s'étend à d'autres axes entre

métropoles régionales et Paris. Aujourd'hui : plus de 50% pop desservie, mais LGV mal réparties sur le territoire. Au contraire, en Europe : travail sur capacité des lignes & cadencement des trains.

°TGV = succès technologique, baisse de 30 à 50% du temps des principales relations interurbaines.

°LGV = 2/3 du trafic SNCF, permet une part modale à 23% contre 15% en moyenne en U.E.

°Mais problème de l'équité territoriale : délaissement de territoires à faibles densités ; absorption des investissements par TGV empêche modernisation du reste.

3) Le parent pauvre : le transport maritime et fluvial

°Place des ports français dans le classement européen faible compte tenu de leur situation (Marseille = 4ème et Le Havre = 6ème)

°Exports > imports, trafic majeur = hydrocarbure

°Causes du faible développement : hinterland (dessertes à l'intérieur des terres) limité & mal valorisé ; culture marchande peu développée ; climat social instable (beaucoup de grèves) ; déclin des canaux (certains ne servent plus qu'au tourisme)

°Depuis 1990 : augmentation du fossé entre France et internationales → réaction politiques : opération « Port 2000 » : réaménagement du Havre.

°Part modale dans le domaine marchandise diminue depuis 1970 : 3% en 2008 contre 12% en All, 30% aux Pays-bas.

°Pourtant reprise du trafic fluvial sur Seine & Rhône grâce transport combiné : fiable et écologique.

B) Maillage et trafic reflètent les lignes de force du territoire

Logiques économiques & politiques anciennes + ruptures récentes dans l'organisation territoire = causes de la configuration & hiérarchie des réseaux

1) Le poids de la centralisation

Routes :

°France = réseau en étoile centré sur Paris : liaison « centre-périphérie»

°Récemment : mise en place de sous-réseaux/itinéraires traversants.

TGV : très centralisé car viabilité économique des lignes nécessite flux très importants

Trafic aérien : paroxysme

°60% du trafic de passagers & 90% des marchandises entre Orly et Roissy

°seulement quelques plates-formes régionales capables d'assurer des vols grandes distances : Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, Nice (2ème rang après Paris) : situation unique!

2) Une hiérarchisation croissante des réseaux

°Depuis 1980 : développement des transports de haut services vers territoires qui concentrent activités & pop : axe Lille-Paris-Lyon-Marseille : le mieux équipé, le plus fréquenté, le plus saturé.

°Logique économique : privilégier espaces importants : augmentation de la polarisation, entraîne des "effets tunnels" → les transports rapides contribuent à la mondialisation.

II- Les politiques de transports face au renouvellement de leurs enjeux & de leurs acteurs

- °Augmentation des échelles + augmentation du nombre d'acteurs = complexification des enjeux
- °3 piliers de même importance : développement économique ; compétitivité ; environnement

A) Du désenclavement à la compétitivité

1) Une longue tradition d'aménagement par les transports...

°1950 : politiques d'aménagement du territoire = cadre du développement des infrastructures → État = acteur unique pour efforts financiers & techniques

°Desserte équitable : buts = mêmes chances de développement pour les territoires/atténuation des déséquilibres démographiques et socio-économiques/désenclavement (→ plans routiers des 70)

°4 février 1995 : Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ("Loi Pasqua") : volonté lier tout le territoire aux grands axes de France & d'Europe. → 2010, France = très désenclavé.

°4 types de territoires restent enclavés : naturels contraints/protégés ; à dominante rurale & faible densité ; certains bassins de vie centrés sur villes moyennes ; la Corse (& autre DOM/TOM, mais ça c'est pas dans le livre, juste une précision perso... :P)

°Transports = outils de modernisation ; atout de compétitivité. → Explique les forts investissements.

°Transports = aussi outils de tourisme, permet mise en valeur.

2)...Mise à mal par les exigences contemporaines

°Insertion dans le réseau à mailles larges/transports grand gabarit (échelle européenne & mondiale) conditionne dynamisme du territoire, croissance, donc richesse.

°D'où contraction idéologique & politique entre équité (desservir tous les territoires, au risque pénaliser les espaces moteurs de compétitivité) & compétitivité (se concentrer sur les espaces dynamiques, mais marginalise certaines zones)

°Hésitation se retrouve dans les lois ces 15 dernières années : Loi Pasqua : exprime peur «France à deux vitesses» ; 2003, loi Voynet, «schémas de services collectifs» : "infrastructures économiquement justifiées" → on retient des «projets prioritaires» pour compromis, création «Agence de financement pour les infrastructures de transports en France», mais rapidement coquille vide.

°État tenté de favoriser projets rentables, MAIS en 2007, Grenelle environnement = nouvelles orientations dans hiérarchie transports.

B) D'une logique hexagonale à l'ouverture européenne

1) Les effets de l'intégration sur la mobilité et l'accessibilité

°Dans chaque pays Europe, réseaux transports de logique nationale → déconnectés entre eux. Avec espace Schengen, évolution situation.

°Réseaux français marqués par dimension européenne car passage entre Europe du Nord et Europe méditerranéenne, donc espace frontaliers valorisés alors qu'avant non pour situation d'interface → renforcement axe entre Espagne & Italie via Languedoc, entre Benelux & Espagne via Paris & Bordeaux + affirmation des grandes villes frontalières car carrefours et villes de l'ouest deviennent périphériques.

=> Transport international = plus de 40% des "tonnes-kilomètres"

2) Une politique européenne des transports ?

°Affirmée dès traité de Rome (1957), mais effective qu'au début années 80 (Marché commun, puis Maastricht en 92) : favorise échanges & augmentation des capacités.

°Depuis 1994 : « Réseau transeuropéen de transports » (RET-T) : projets prioritaires pour espace unifié et suppression goulets d'étranglement. Favorise voies ferrées/fluviales/maritimes.

°Formalisation des objectifs par « Livres blancs » de recommandations : imposent récemment notion de développement durable (limiter automobiles/camion ; nuisances environnementales...)

C) Du transport unimodal aux plates-formes logistiques

°35 tonnes de marchandises/habitants/an en France, majorité via routes : relativise "dématérialisation de l'économie".

°Mondialisation = réorganisation des modalités & circuits de distributions (concentration & spécialisation des productions, limitation des stocks avec approvisionnement en continue → "flux-tendus")

°Besoin de chaînes de transports et plate-formes logistiques efficaces pour faciliter ruptures de charges, stockage, distribution → «plate-formes multimodales», proches grands foyers de production et de consommation

D) Du «tout autoroutier» au développement durable

1) Transports, environnement et cadre de vie

°Prise de conscience des dangers de croissance de la mobilité = progressive : 70 → affirmation préoccupation environnementales ; 10 ans plus tard → concrétisation avec «développement durable» : discours & médiatisation, mais réelle défense par différents groupes pour protection nature & baisse des pollutions/émission

°Rupture du consensus autour du développement transports : caractère non-durable + nuisances fortes → moins acceptés par pop, même si limites floues entre protection nature/intérêts personnels

°Donc remise en cause système autoroutier, et projets de transports ont des impératifs de durabilité

2) Le Grenelle de l'environnement : tournant ou illusion

°Volonté réduire impact → Grenelle de l'environnement en automne 2007 par ministère du Développement durable et Adem (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.) => projet de loi en rupture avec politiques antérieurs, but = émettre en 2050 ¼ des émissions de 1990. D'où : routes/aéroports plus augmentées sauf pour sécurité/congestion/intérêt local ; priorité aux transports collectifs & fluviaux.

°Mais enthousiasme retombe car : trop "d'exceptions locales" ; insuffisance financière ; question de l'efficacité/viabilité des solutions.

III- Transport et développement des territoires : des interactions complexes

A) La question de «L'effet structurant»

"Effet structurant" : ensembles des conséquences déclenchées par une infrastructures ou un service de transport sur l'espace géographique en matière de développement et de localisation des populations et activités

°Desserte des villes par réseaux plus performants : semble "horizon indépassable" par politiques, et solution miracle pour territoires en déprise. Vrai : contraction des durées = changements en emploi/immobilier ; être à l'écart des nœuds = handicap. Faux : accessibilité = effets automatiques sur développement. → Autoroutes n'aident pas la diagonales du vide, le TGV ne crée pas de nulle part une situation favorable : besoin de politiques de développement pour exploiter ce service.

B) Transports et urbanisation : héritages et ruptures contemporaines

1) Automobiles et étalement urbains

°Morphologie de la ville conditionnée par système de transports :

- marche à pied dominante = ville denses & compactes
- 1850, tramway & chemin de fer = urbanisation linéaire ("en doigts de gants")
- 2ème partie 20ème siècle, automobiles = moindre densité ("en tache d'huile"), infrastructures adaptées.

°Voiture : permet diffusion hommes & activités car augmente espaces mais pas le temps de déplacement quotidiens, spécialisation fonctionnelle des périphéries urbaines, diversification des destinations, motifs, parcours. → Adapter les trans est plus difficiles, ils sont radioconcentriques.
→ part modal de la voiture = 85% pour les déplacements urbains

2) Le retour des transports collectifs ?

°Aujourd'hui : transports en communs au centre des politiques publiques de déplacement :

- 1982 : loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) : favorise les modes collectifs
 - 1996 : loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : plans de déplacements urbains (PDU) obligatoires pour agglo de plus de 100 000 hbts, déterminent organisation transports/circulation/stationnement
- Nouvel assemblage entre transports, espaces publics, développement urbain

°D'où forts investissements dans les transports collectifs, surtout :

- tramway, Grenelle de l'environnement veut amplifier ça car : plutôt écologique, efficacité & régularité, aide à redistribuer voirie pour les "modes doux"
- vélos, via aménagements dédiés, vélos en libre-service
- parcs-relais pour faciliter l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transports)

°L'effet n'est pas toujours là : certes augmentation part modal des transports collectifs/vélo/marche, mais principalement pour les pop en centre-ville. Mais augmentation nombre de voyageurs compensée par allongement des déplacements. → politiques de transports efficaces pour désenclaver les banlieues, améliorer accessibilité des centres, limiter la voiture, Mais peu efficaces dans les périphéries, même si dispositifs de dissuasion des voitures en villes.

3) Vers une coordination entre transports et urbanisme ?

°Intégration transports/urbanisme : «Gaal» des politiques urbaines (d'après Jen-Marc Offner) → consensus pour établir ensemble plan de transports et plan d'urbanisme. → besoin de repenser le transport public pour conjuguer politiques de déplacements et d'aménagement, et agir sur la demande de mobilité.