

## Fiche

Le territoire français, tant métropolitain qu'ultramarin, est marqué par de nombreuses mobilités. Celles-ci s'opèrent à toutes les échelles avec des motivations très diverses. Elles reposent sur des réseaux de transport. À la circulation des hommes et des biens s'ajoute celle de l'information, portée par les réseaux numériques. L'accès à ces mobilités est un facteur d'égalité des territoires et dessine également des différences entre territoires plus ou moins bien intégrés à ces réseaux. Ils sont donc révélateurs d'inégalités sociales et économiques entre les territoires. C'est pourquoi transports et réseaux numériques sont au cœur des politiques d'aménagement des territoires. Par ailleurs, les réseaux français s'inscrivent dans le cadre plus large d'échanges européens et mondiaux.

### I. Les mobilités en France

Plusieurs types de mobilités marquent le territoire français. Leur durée et leur distance sont très variables et montrent des rapports différents à l'espace.

#### 1. Les mobilités liées à l'emploi

- **Le premier type de mobilité est lié à l'emploi.** Près de 75 % des Français résident dans une commune différente de celle où ils travaillent. Cette proportion est moindre dans les centres-villes des grandes métropoles et plus élevée dans les **espaces périurbains**, où il peut monter à 90 %.
- Suivant les échelles, les modes de transport sont différents. Au cœur des centres-villes, il s'agit principalement de la marche à pied, des circulations douces ou des bus. Les métros et les bus sont empruntés depuis la petite couronne, les trains depuis la grande couronne. Au sein de la grande couronne, depuis les espaces périurbains ou entre les espaces ruraux et les bassins d'emploi, le recours à l'automobile est nécessaire. Cela pose la question de la congestion des centres-villes et rend nécessaire une politique d'aménagement des transports. Certains emplois requièrent des mobilités sur de plus longues distances et rendent nécessaire une connexion entre le lieu de résidence et une gare TGV ou un aéroport.

#### 2. Les mobilités liées aux loisirs

- D'autres mobilités sont liées aux loisirs. Il s'agit de **l'accès aux zones récréatives ou naturelles** à la périphérie des grandes villes, mais aussi de la possibilité d'un **transport vers les grandes zones touristiques**.
- Les mobilités vers les littoraux pendant la période estivale ou vers les stations de sports d'hiver pendant la saison où le ski est possible provoquent parfois la **congestion des réseaux** car la demande se concentre sur les mêmes périodes, conditionnées par les vacances scolaires.

#### 3. Les mobilités liées à l'accès aux services

- Une autre source de mobilités est **l'accès aux services**. Il peut s'agir des services administratifs de base, comme la mairie, la poste, l'école primaire, ou bien des **services administratifs** relevant de la hiérarchie entre les centres : sous-préfecture, préfecture, centre des impôts, lycée, université. Dans certains espaces centraux, la densité des réseaux et la proximité de ces lieux rendent leur accès plus facile. Dans les espaces périphériques, ils peuvent conduire à des déplacements longs et lointains et dans des lieux différents.
- L'accès aux commerces relève de la même logique. Les uns ont accès aux commerces des centres-villes grâce aux moyens de transport locaux, les autres surtout aux grandes **zones commerciales** des aires périurbaines, accessibles en voiture, mais souvent peu desservies par les transports en commun.

 Exercice n°1

 Exercice n°2

### II. Des réseaux qui portent les mobilités

Ces mobilités sont portées par des réseaux de transport qui les rendent possibles. La structure de ces réseaux est révélatrice de la manière dont s'organise le territoire.

#### 1. Le réseau routier

- **Le réseau routier** regroupe l'essentiel des mobilités en France. Cela répond à plusieurs décennies de civilisation de l'automobile : dans les années 1960, les énergies bon marché, le désir d'autonomie et la gestion du temps ont conduit à favoriser la création d'un réseau routier efficace tant pour les transports de personnes que de marchandises. Le **réseau autoroutier** est essentiellement **polarisé**

**sur Paris**, qu'il relie aux autres grandes métropoles du territoire, avec un axe important reliant Paris, Lyon et Marseille, se prolongeant vers Lille et, au-delà, vers l'Europe du Nord et de l'Est. Les réseaux routiers français sont ainsi un lieu d'interrelation majeur entre Europe du Nord et espaces méditerranéens. Ils supportent ainsi une circulation non seulement nationale, mais aussi internationale, surtout lors des périodes estivales pour les transports de personnes, mais toute l'année en ce qui concerne les **transports de marchandises** par camion.

- Dans les espaces urbains, le réseau routier et autoroutier se structure en **radiales**, voies d'accès au centre depuis la périphérie, et en **rocades**, qui permettent le contournement des villes. Paris en possède deux complètes, avec le périphérique et l'A86, et une incomplète, l'A104, encore inachevée à l'ouest.
- Depuis les années 1980, un effort est fait pour créer des autoroutes permettant de traverser la France sans passer nécessairement par Paris, comme l'A26 ou l'A28.

## 2. Réseau ferroviaire, transport aérien et multimodalité

Vue aérienne de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle en 2010



- Le **réseau ferroviaire** est aussi tributaire de l'étoile parisienne, le réseau ayant été structuré ainsi depuis l'apparition du chemin de fer au XIX<sup>e</sup> siècle. Actuellement, trois types de réseau existent : métropolitain, régional, national.
- Le réseau métropolitain est constitué des lignes ferroviaires des grandes villes, depuis les métros jusqu'aux trains de banlieue permettant les **migrations pendulaires**. À Paris, le réseau des métros, des RER et des trains de banlieue supporte ainsi le trafic quotidien entre **espaces d'habitat** et **espaces d'emploi**.
- À l'échelle régionale, les réseaux ferroviaires sont exploités de manière à relier les villes entre elles et de façon à permettre un accès le plus facile possible aux lieux centraux.
- À l'échelle nationale, le réseau des TGV relie les grandes métropoles. Il est essentiellement polarisé sur Paris, mais de nouveaux **contournements**, via les gares de Massy, Marne-la-Vallée ou Roissy-Charles-de-Gaulle-TGV permettent de mieux relier directement entre elles les grandes villes de France. Ce réseau communique d'ailleurs avec l'Europe et le TGV permet ainsi de desservir, depuis la France, Londres, Bruxelles, Cologne, Milan ou encore Barcelone.
- Le transport aérien est organisé suivant deux échelles. Le **trafic intérieur** se concentre sur les grandes métropoles. En France, le **trafic international** est lié aux deux grands aéroports parisiens (Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly), à ceux des grandes métropoles (Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac par exemple) et des espaces touristiques (Nice-Côte-d'Azur). L'avion est aussi la principale voie d'accès aux territoires d'outre-mer.
- La logique actuelle tend à développer la **multimodalité** des transports, en groupant dans de mêmes espaces plusieurs types de réseaux. C'est le cas à Roissy-Charles-de-Gaulle, avec les trois aéroports, une gare TGV et un nœud autoroutier. Cela favorise le passage d'un mode de communication à un autre et permet la création d'une zone d'emploi parmi les plus importantes de France.

- Il faut enfin évoquer le transport par voie d'eau, avec les grands canaux, comme le canal Rhin-Rhône. Ce mode de transport reste toutefois moins exploité que dans d'autres pays européens comme l'Allemagne, malgré l'existence de projets importants tel le canal Seine-Nord Europe. Les **façades portuaires** sont, quant à elles, essentiellement marquées par le transport de marchandises, avec les ports à conteneurs de Marseille-Fos, du Havre et de Dunkerque, bien reliés à la Northern Range.

### 3. Les réseaux d'information

- Les réseaux d'information dépendent avant tout du type de connexion Internet possible dans un espace donné. Ainsi, le déploiement de l'ADSL, au début des années 2000, puis celui de la fibre optique actuellement, déterminent une **fracture numérique**. Certains espaces de banlieue et certaines zones rurales n'y ont aujourd'hui pas accès, ce qui empêche leurs habitants de jouir des pleines capacités d'un emploi à distance ou d'un accès équitable aux loisirs en ligne.
- Il en va de même pour le déploiement de la téléphonie mobile lors des différents sauts technologiques en matière de débit : quand certains territoires ont un accès à la 5G, d'autres bénéficient seulement de la couverture 4G ou encore de la 3G.

 [Exercice n°3](#)

 [Exercice n°4](#)

## III. Des révélateurs d'inégalités territoriales

Les réseaux sont ainsi de bons révélateurs de l'intégration des territoires et de leurs inégalités.

### 1. Transports et concurrences spatiales

- Tout d'abord, **les mobilités montrent des effets de concurrence**. Ainsi, le TGV concurrence l'avion pour le transport des personnes au sein du territoire français. Le choix du transport de marchandises par camion plutôt que par le train pose également question.
- **La problématique du transport a en effet des conséquences sur celle de l'environnement** et la question sociale. Toutefois, elle se pose en des termes différents suivant les lieux. Dans certains espaces, le maintien des transports est difficile car il se heurte à des logiques de rentabilité. Ainsi, la fermeture de certaines lignes peu fréquentées est parfois à l'ordre du jour, la logique libérale entrant en concurrence avec la logique d'égalité des territoires.
- Les nouveaux réseaux, comme le TGV tendent par ailleurs à des « effets tunnel », tout comme les autoroutes. Le TGV tend à contourner ou ne pas s'arrêter dans certaines villes d'importance insuffisante en termes de possibilités de trafic, ce qui renforce les lieux déjà les plus centraux.

### 2. Les espaces intégrés aux mobilités

- Certains espaces sont bien reliés aux réseaux de transport. Il s'agit essentiellement des centres-villes. Le TGV permet un accès direct aux autres métropoles. La concentration d'activités dans les centres permet de développer les circulations douces. La lutte contre l'automobile pour réduire la pollution peut donc s'y opérer sans grand impact social sur les habitants.
- Pour les habitants de ces centres, le coût de transport est assez réduit : un nombre moindre de ménages possède une voiture, et le coût des transports en commun est peu élevé.

### 3. Les espaces en marge

- Dans les espaces périphériques, la question des transports se pose en d'autres termes. Le recours à l'automobile est nécessaire dans les zones rurales et périurbaines. Ainsi, l'augmentation des coûts du carburant pèse lourdement sur les budgets des ménages, souvent moins favorisés que dans les centres-villes. Dans les banlieues, la politique de limitation à la circulation automobile dans les centres-villes se traduit par un surcroît d'embouteillages et donc à un allongement des temps de transport, ainsi qu'à davantage de pollution. La mise en place de nouveaux réseaux de transport tend à y remédier, mais ces infrastructures sont longues à réaliser. Dans les zones rurales, la question des transports et de leurs modalités est également liée à la fermeture de certains services conduisant à des allongements de parcours.
- Dans les territoires d'outre-mer, les liens avec la métropole et entre les différents territoires ont conduit à des mesures spécifiques relevant de la **continuité territoriale**, avec des liaisons aériennes renforcées. Au sein des territoires, les réseaux de transport en commun sont parfois insuffisants et l'aménagement des routes est confronté à la spécificité des milieux, comme celui de la forêt dense en Guyane.

 [Exercice n°5](#)

