

LES RESEAUX DE COMMUNICATIONS ET LES FLUX DE TRANSPORTS

I- Généralité :

- Quelles sont les répercussions de l'accroissement des flux de transports sur l'espace européen ?
- Quels sont les enjeux du développement des transports et des communications dans l'Union européenne aujourd'hui ?

Depuis un **demi-siècle**, on assiste à une intensification des échanges, favorisée par la **mondialisation**. Dans ce contexte, les **transports** et les **réseaux de communication** doivent répondre à un besoin accru de **mobilité** et de performance. Ils jouent un rôle fondamental dans la vie économique des Etats, mais aussi dans les dynamiques des espaces : les infrastructures de communication forment des axes et des carrefours influençant la localisation des activités et leur développement ; ils contribuent ainsi fortement à l'**organisation du territoire**.

A l'échelle européenne, la **géographie des réseaux et des flux** traduit des problèmes et des déséquilibres que tentent de réduire les **politiques communautaires de transports**.

II- Les grands axes de communication transalpins :

- Quels impératifs économiques ont guidé le développement des communications à travers les Alpes ?
- A quelles contraintes et quels défis environnementaux le développement des communications confronte-t-il les hommes dans cet espace ?

Etirées sur près de **1 500 km**, larges d'environ **200 km**, les **Alpes** se dressent tel un mur au cœur de l'Europe. Leur traversée constitue un défi que les hommes ont toujours cherché à relever : dans l'**Antiquité**, les **voies romaines** en franchissaient déjà les plus hauts **cols**. Depuis, les hommes n'ont eu de cesse d'y multiplier les points de passage, au prix d'aménagements colossaux, faisant de ce massif aux multiples frontières une **interface** de **premier plan** dans l'espace économique européen.

	France		Autriche		Suisse	
	1988	1999	1992	1999	1988	1999
Rail(y compris transport combiné)	9.1	10.2	26	32.1	15.5	18.4
Route	23,3	40,2	42,4	71,7	3,8	8,4
Total	32,4	50,4	68,4	103,8	19,2	26,8

1. Le transport combiné est celui où les camions sont chargés sur des wagons pour une partie de leur trajet. **Libération**, 1-2 septembre 2001.

1- Les Alpes :

- Au deuxième jour du **XXIe siècle**, pendant quelques heures, aucune voiture, aucun camion n'a pu franchir la frontière franco-italienne.

Tunnel du Mont –Blanc fermé pour cause d'incendie, **tunnel du Fréjus** et **col de Tende** bloqués par la neige, autoroute entre **Menton** et **Vintimille** figée sous la menace d'un rocher de **500 tonnes...**

Pendant de longues heures, on a pu se rendre de **Milan** à **Marseille** ou de **Lyon** à **Turin** par la route (...) « Le problème de la traversée des Alpes peut bloquer le développement non seulement de l'Italie, mais aussi de toute l'Europe », affirmait ainsi le **11 décembre** dernier, à **Paris**, **Pier Luigi Bersani**, ministre italien des transports.

« **L'Expansion** », no **637**, **11 au 18 janvier 2001**.

- **Le tunnel du Mont-Blanc** constitue un élément fondamental du système des liaisons Européennes, soulignait encore dernièrement **Loyola de Palacio**, commissaire européenne aux Transports. La traversée des Alpes, par l'une ou l'autre voie, s'avère en effet la méthode la plus efficace pour relier l'**Italie**, la **Grèce** et la **Macédonie**, pour ne citer que les pays les plus couramment desservis, à l'Europe centrale.

« **La Libre Belgique** », **2 avril 2002**.

2- Autoroute de la Maurienne contraintes naturelles et environnementales:

Dernier chaînon manquant d'un itinéraire « **sans feu rouge** » entre l'Europe du Nord et l'Italie du Sud, le dernier tronçon de l'autoroute de Maurienne **A43 (Savoie)** a été ouvert à la circulation **mercredi 12 juillet**. (...). Il met un terme au chantier lancé **en 1993** d'une nouvelle voie de communication, de **63,5 km**, doublant la **RN6** en direction du tunnel de Fréjus et de l'Italie. (...).

Dans cette dernière section amont, où la vallée est très étroite et les versants instables, les entreprises ont dû se livrer à des prouesses techniques. (...). Alors que la pente approche les **5%**, se succèdent **huit viaducs**, **neuf passages inférieurs** et un tunnel bidirectionnel à **trois voies** de **3,6 km**. (...). Les responsables de la société française du tunnel routier (**SFTR**), concessionnaire de l'ouvrage jusqu'en **2005**, ont profité du chantier de l'autoroute pour réaliser une opération d'aménagement du territoire en requalifiant toute une vallée de **40 000 habitants** et de **75 000 lits** touristiques, défigurées par des usines à l'abandon et des décharges industrielles.

Les carrières ouvertes pour les besoins du chantier ont été engazonnées au fur et à mesure des travaux, les gravières transformées en plan d'eau de près de 100 00 arbres ont été plantés.

45 km de **digues** ont été construites le long de l'Arc en prévision de crues centennales, certains **torrents** étant déviés, d'autres canalisés sous des **trachées** couvertes pour franchir l'autoroute. **5%** du **budget** total de l'autoroute ont été consacrés à des actions environnementales et paysagères.

Ph. Révil, « Le Monde », 21 juillet 2000.

- **Quelles contraintes la montagne oppose-t-elle à la construction de voies de communication ?**
- **Comment les hommes les surmontent-ils ?**

III- Les flux de transports :

1- L'Efficacité des transports :

- La résorption des goulets d'étranglement et l'aménagement d'**itinéraires à priorité fret** pour

Faire pour faire face à la croissance des flux font partie des objectifs de la **politique européenne des transports** : le Réseau Transeuropéen de Transport (**RTE-T**) doit favoriser le développement du transport par rail, l'interconnexion des réseaux nationaux et l'accès à ces réseaux. Une large part des investissements a déjà été affectée aux trains à grande vitesse.

- Il s'agit aujourd'hui d'encourager les projets accès sur la **multimodalité** qui **permet gain de**

temps et meilleure rentabilité du transport : les **plates-formes de fret** comme celle de **Cologne** en Allemagne ou de **Rungis** en France sont des points de convergence et de distribution du trafic marchand. Une fonction identique est assurée pour le trafic passager par les **hubs**, aéroports-pivots qui ont permis d'accroître le nombre des passagers transportés (+40% pour **Roissy**).

- Par ailleurs des projets considérables doivent être réalisés grâce au **projet européen de navigation par satellite Galileo** dont la mise en service est prévue pour **2006** : il permettra d'améliorer la gestion, la fluidité et la sécurité de tous les modes de transport.

2- L'intégration des territoires :

- L'intégration des économies et des territoires dans le cadre de l'Union européenne passe par le développement d'un **réseau équilibré** de communications et de transports. Dans les **détroits**, la construction de **ponts** relie les territoires insulaires au continent : les ponts de l'**Oresund** et de **Storebaelt** facilitent la circulation entre les **îles danoises**, la **Suède** et le reste de l'Europe.

- La construction de **tunnel sous la manche** a permis de renforcer l'ouverture de la **Grande Bretagne** vers l'Europe ; l'amélioration des **liaisons transalpines** doit permettre de développer les échanges avec les pays d'Europe centrale et de l'Est.

D'autre part, l'extension du **réseau TGV** a dynamisé l'économie des villes desservies : la perspective d'un cadre de travail agréable à **trois heures** de **Paris** a attiré les entreprises vers la **Provence**.

- A l'échelle d'une agglomération, les transports apparaissent comme un **élément essentiel des opérations d'urbanisme** : le développement d'un réseau de transports collectifs de qualité (**métro, tramway...**) doit permettre une meilleure accessibilité des quartiers périphériques et éviter ainsi leur **marginalisation** économique ou sociale.

3- Les enjeux environnementaux :

- Le **brut**, la **pollution**, la **consommation d'énergie**, la **dégradation paysagère**, mais aussi les

Accidents sont les principales **atteintes à l'environnement** causées par les transports. En **octobre 1999**, le Conseil de l'Union européenne a décidé d'intégrer les questions d'environnement et de **développement durable** dans la politique commune des transports.

Une des principales préoccupations est la sécurité routière : le transport routier (**voitures et poids lourds**) a causé **40 000 morts** et **1,7 million de blessés** en **2000** en Europe.

- Par ailleurs, la **réduction des nuisances** passe par diverses solutions : amélioration de la qualité de l'air et réduction des gaz à **effet de serre** par l'installation du **pot catalytique** sur les véhicules, développement des transports collectifs en zone urbaine et du **transport combiné** pour les marchandises. Enfin, les infrastructures nouvelles prennent de plus en plus en compte la préservation d'une qualité paysagère en multipliant les constructions souterraines ou **semi-enterrées** (autoroutes, gares de TGV...) et les plantations végétales le long des parcours.

IV- Les grands aéroports Du Nord-Ouest :

1-Equipement des cinq premiers aéroports européens en 2000.

	Londres-Heathrow	Francfort	Paris-Charles-de-Gaulle	Paris-Orly	Amsterdam
Hôtels (dans un rayon de 5 km)	12 (dont six 4**** et plus), 4 043 chambres	3 (dont deux 4**** et plus), 1 725 chambres	7 (dont 3**** et plus), 1 807 chambres	3 847 chambres	8 (dont 7**** et plus), 2 272 chambres
Equipement de conférence et capacité	42 salles 876 personnes	70 salles 3 373 personnes	30 salles 467 personnes	18 salles 240 personnes	50 salles 756 personnes
Nombre de commerce	Données non disponibles	120	116	78	90
Sport, culture, loisirs	-	Discothèque 3 galeries d'exposition	-	1 galerie d'art	Musée, casino, Golf
Connexions terrestres	Autoroute Métro	Autoroute Métro Réseau ferré national	Autoroute RER TGV	Autoroute RER	Autoroute Métro Réseau ferré national

2-Trafic des cinq premiers aéroports européens.

	Londres-Heathrow	Francfort	Paris-Charles-de-Gaulle	Paris-Orly	Amsterdam
Passagers (en millions)	65	49,5	48,5	26	40
Croissance 1999-2000	3,8%	3,8%	10,6%	0,2%	6,7%
Fret (dont poste) (tonnes)	1 402 090	1 710 145	1 610 484	120 637	1 267 385
Croissance 1999-2000	3,4%	11,1%	13,2%	-16,4%	3,4%

Source : **Aéroports Magazine**, ADP, hors série mai 2001.

3-L'aéroport : un outil de développement.

Pour les métropoles et les régions un aéroport performant est un facteur essentiel de compétitivité, un outil au service du développement économique et touristique local et régional. (...).

Dans le contexte de mondialisation et de métropolisation croissante, l'aéroport permet de s'intégrer dans les grands réseaux d'échanges internationaux.

C'est une porte d'entrée dans la région, un moyen d'accès à ses marchés extérieurs, un atout pour attirer des implantations de sièges sociaux, des activités, des investissements qui sont, à l'échelle mondiale, de plus en plus mobiles.

La distance de l'aéroport par rapport au centre de l'agglomération, sa situation intégrée aux zones urbaines, en frange ou extérieur à l'agglomération, la disponibilité de foncier urbanisable à la périphérie, (...), la qualité de sa desserte par les infrastructures terrestres (**réseau routier et ferré**) sont des facteurs essentiels qui expliquent l'importance de l'**effet technopolitain** de l'aéroport. (...).

Sur **Francfort**, les effets économiques et immobiliers de l'aéroport, dont le site est environné de forêts, se portent principalement sur le centre ville qui est assez proche.

Sur l'**île-de-France**, le développement des bureaux haut de gamme se fait plutôt vers l'ouest de Paris et les programmes dans le secteur de l'aéroport **CDG**, sont plus axés sur les activités **logistiques** (...).

A **Amsterdam** par contre, l'aéroport est situé au cœur de l'axe de développement régional majeur et on trouve dans son secteur, où les loyers sont les plus élevés de l'agglomération, une concentration d'entreprises **hi-tech**, de quartiers généraux d'entreprises internationales ou de centres de distribution pour l'Europe.

