

**Sujet :**

**Les grands axes de communication en France métropolitaine : impacts des réseaux sur l'organisation du territoire**

**Document 1 :** La mise en réseau du territoire :

- **1a** - Extrait de *La France, permanences et mutations* de F. Damette et J. Scheibling, Ed. Hachette, 1999.
- **1b** - Extrait de *Le fait régional* de Ph. Percy, Ed. Hachette, 2000.

**Document 2 :** Transports et organisation de l'espace en France, *Géographie 1<sup>ère</sup>*, Ed. Magnard, 2003.

**Document 3 :** Tableaux statistiques du Ministère des transports, 2006.

- **3a** - Transports nationaux terrestres de marchandises.
- **3b** - Transports intérieurs de voyageurs.

**Document 4 :** La vallée du Rhône au sud de Lyon, *Géographie cycle 3*, Ed. Hatier, Coll. Magellan, 2005

-----  
**La mise en réseau du territoire :**

**- 1a - Extrait de *La France, permanences et mutations* de F. Damette et J. Scheibling, Ed. Hachette, 1999.**

En France de vastes zones sont caractérisées par une absence de grands pôles urbains ou de grandes voies de communication (...). C'est ce qu'on appelle la France du vide. En revanche, les lignes de force sont faites d'axes qui cumulent les voies de communication et les organismes urbains essentiels. Ce système d'axes est évidemment largement centré sur la capitale d'où partent les routes nationales, les autoroutes, les voies de chemin de fer construites au XIX<sup>e</sup> siècle, les lignes du TGV. On considère souvent que la mise en réseau du territoire a été l'œuvre du chemin de fer. En réalité le processus est beaucoup plus ancien et se trouve bien avancé à la fin de l'Ancien Régime. Il suffit de constater la continuité entre le réseau des routes royales et le réseau ferré pour prendre la mesure de l'ancienneté de l'organisation du territoire français (...).

La logique de ce réseau est double : marchande et politique. Comme Paris est le lieu du pouvoir et le marché principal, surtout pour les produits de luxe, les deux logiques se confortent, ce qui explique la force de la structure rayonnante. La mise en réseau du territoire s'est donc effectuée dans un champ entièrement polarisé par Paris. Lyon est la seule ville suffisamment ancrée dans un système d'échanges continental pour être un pôle autonome ...

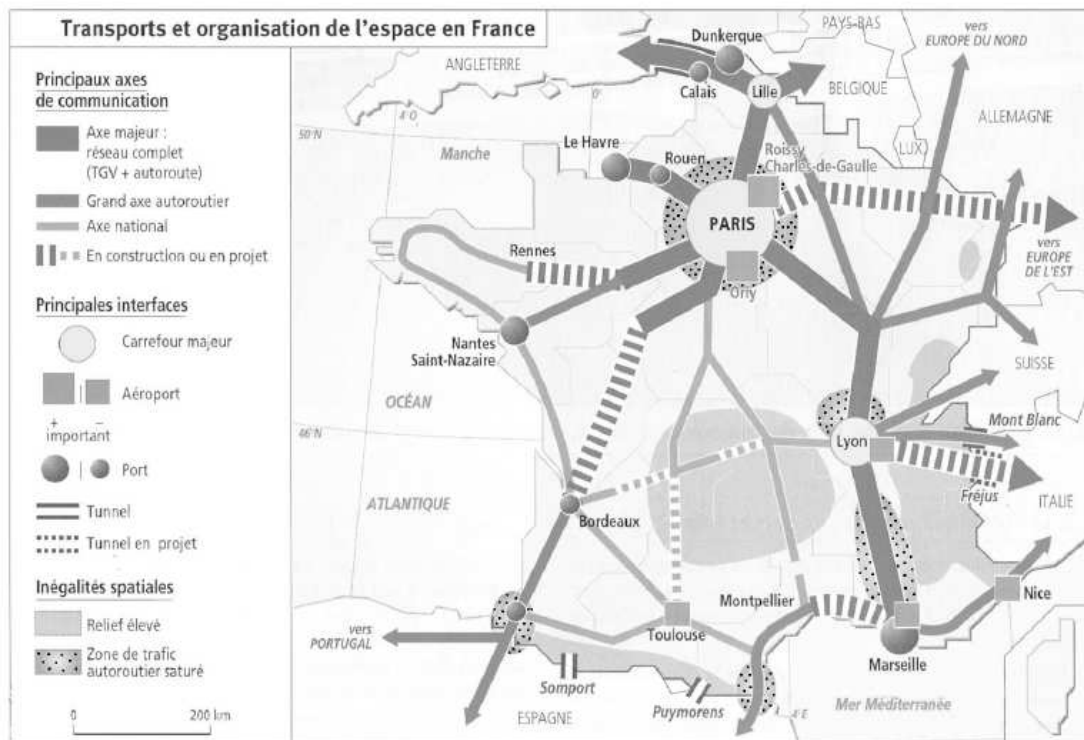
Depuis 30 ou 40 ans, la France ne vit plus dans un hexagone nervuré par les réseaux installés dans les siècles antérieurs. Elle est confrontée à la concurrence des autres pays européens et à la mondialisation de l'économie. Mais aujourd'hui encore le réseau autoroutier converge vers Paris malgré les plans récents qui prévoient la création de « transversales », de « tangentielles » et de rooades autour de la région Ile de France. La hiérarchie qui s'est établie augmente donc le poids de cette région dans le dispositif routier global.

**- 1b - Extrait de *Le fait régional* de Ph. Percy, Ed. Hachette, 2000.**

La modernisation des transports a été un outil privilégié de l'aménagement du territoire [...]. Cette modernisation représente une sélection sévère des axes et des points desservis car les infrastructures coûteuses sont essentiellement consenties et amorties là où les trafics sont déjà concentrés. [...] Aujourd'hui les plates-formes logistiques, accueillant les services de coordination des transports multimodaux et connectant ces modes de transport, sont l'apanage des seules très grandes villes ; or elles sont la réponse la plus adaptée aux nouvelles demandes des firmes et à l'exigence de rentabilité des entreprises publiques de transport ... La distance-temps, la fiabilité tendent à être plus significatives du point de vue économique que la distance-coût classique.

**Document 2 :**

**Transports et organisation de l'espace en France, *Géographie 1<sup>ère</sup>*, Ed. Magnard, 2003.**



**Document 3 :**

**Tableaux statistiques du Ministère des transports, 2006.**

**- 3a - Transports nationaux terrestres de marchandises**

	1990	1995	2000	2003	2004
Rail	-	28,2	32,8	27,8	26,6
Route	115,4	132,7	163,0	171,2	179,2
Voie navigable	4,3	3,1	4,1	4,0	4,2
Oléoducs (+ 50 km)	20,5	22,3	21,7	22,1	20,6

(En milliards de tonnes / kilomètres)

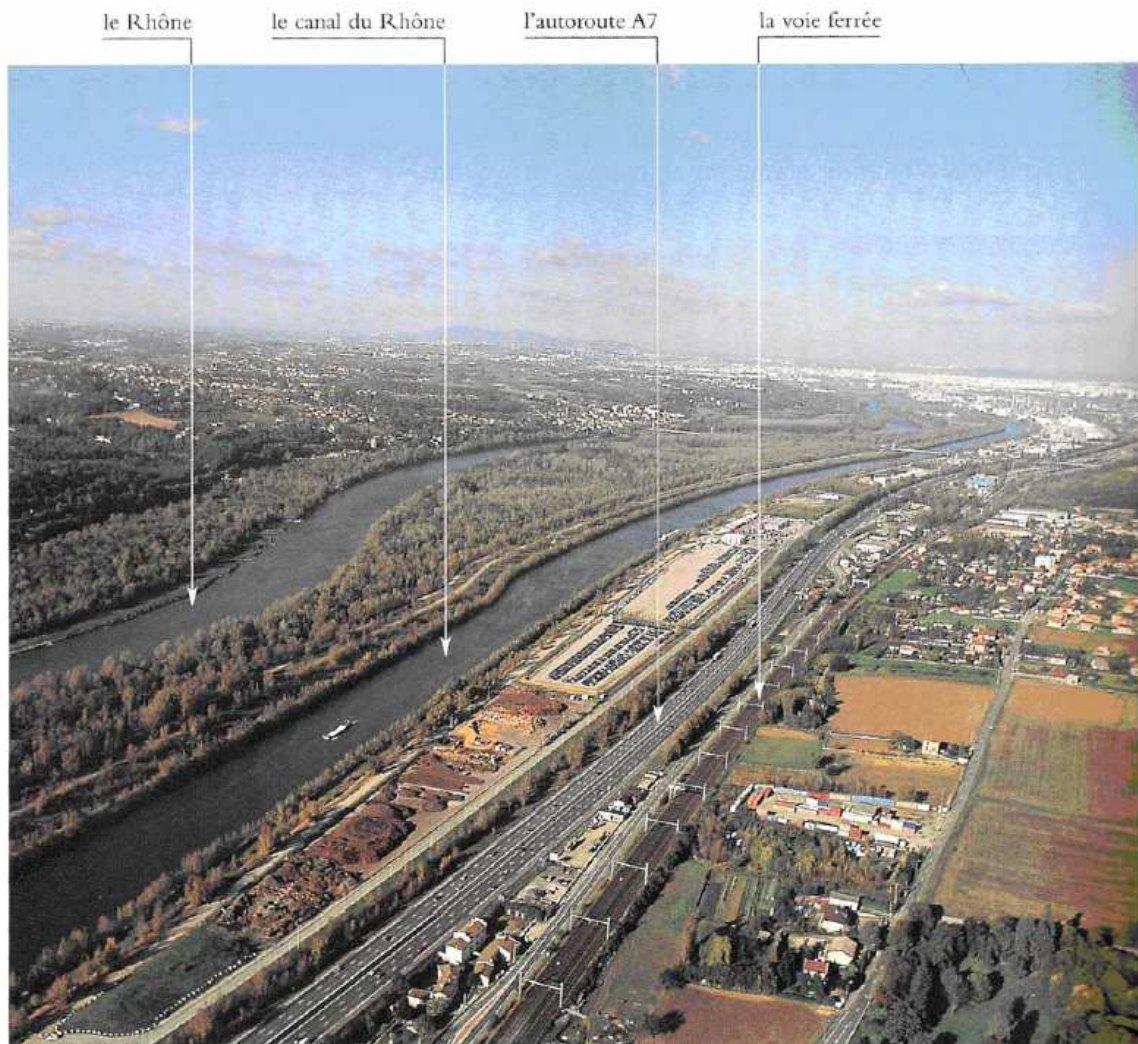
**- 3b - Transports intérieurs de voyageurs**

	1990	1995	2000	2003	2004
Voitures particulières	585,6	640,1	699,6	738,6	736,9
Autobus et autocars	39,1	39,6	40,4	40,0	41,2
SNCF	63,7	55,6	69,9	71,7	74,3
dont TGV	14,9	21,4	34,7	39,6	41,4
RATP	11,9	10,3	12,7	13,3	14,3
Transports aériens	11,4	12,7	15,1	13	12,7

(En milliards de voyageurs / kilomètres)

**Document 4 :**

**La vallée du Rhône au sud de Lyon, *Géographie cycle 3*, Ed. Hatier, Coll. Magellan, 2005.**



Géographie Cycle 3. coll. Magellan. Hatier. 2005