

Mobilités, flux et réseaux de communication dans la mondialisation

Etude de cas introductive : **Roissy-Charles de Gaulle: plateforme multimodale et hub mondial**

Dossier pages 172 à 175

L'aéroport Roissy Charles de Gaulle est un **hub, c'est un espace qui attire et concentrent des flux, (les échanges) puis les redistribue sur un autre espace**. Cette porte d'entrée sur le territoire français occupe une place centrale car c'est une **plateforme multimodale, elle associe plusieurs modes de transport** ce qui favorise ainsi une plus **grande mobilité (les différents types de déplacements)**.

Inauguré en 1972 à 25 km au Nord-Est de Paris l'aéroport s'est spécialisé dans les longs courriers et se situe aujourd'hui à la **5^{ème} place mondiale pour les passagers, 6^{ème} pour le Fret**. (62 millions de passagers=population française) L'aéroport génère 80 000 emplois, il a été choisi par Air France et Fedex pour être le centre de leur activités, c'est à dire leur **hub**...

Dans cette course mondiale à la **mobilité des passagers et des marchandises**, la concurrence entre les aéroports mondiaux impose ainsi une adaptation de ses équipements et détermine la localisation des activités.

Cette étude de cas permet ainsi de souligner l'importance décisive des politiques d'aménagement car celles-ci visent à **mieux réguler les flux d'hommes, de marchandises car la mondialisation** impose une adaptation et une **modernisation des infrastructures et des réseaux. (les lieux sur lesquels circulent les flux)**

Problématique : Comment la mondialisation transforme-t-elle les mobilités sur le territoire français ?

I) Des flux qui intègrent la France dans la mondialisation

A) Des hommes de plus en plus mobiles Livre page 179 :

Les transports à grande vitesse et l'émergence des **TIC, technologies de l'information et de la communication** ont modifié le rapport des Français à leur territoire. **La mobilité est en effet devenue un élément essentiel car c'est un facteur d'intégration.**

A l'échelle locale : La réduction des distances-temps est décisive pour la **mobilité pendulaire (lié à l'installation des français de plus en plus loin des villes : 43 km par jour en moyenne par français ! x4 depuis 1960...)**

Echelle nationale / européenne :

- déplacements **touristiques** (Ouest et Sud attractif), et flux liés au **travail (exemple de la région parisienne, déjà étudiée)**
- la création de l'espace de libre **circulation de personnes et des marchandises, (espace Schengen)** s'est traduite par une augmentation des flux transfrontaliers.

Exemple : 300 000 français travaillent dans un pays voisin/ 10 000 autre sens) A l'inverse pour les flux touristiques c'est la France qui accueille le plus de flux.

Echelle mondiale : France terre d'immigration depuis des siècles mais les flux deviennent plus contrôlée (**« immigration choisie », voir le cours d'histoire sur le premier chapitre.**) Aujourd'hui les immigrés représentent 8,3 % de la population française, plus de 60 % en Ile de France, Rhône Alpes, PACA ; le nombre d'étrangers lui est de 3,6 millions)

B) Des flux de marchandises intenses

Depuis les années 1990, les **flux de marchandises ont « explosé »** ce qui fait des transports un secteur stratégique, en particulier avec **l'essor des productions en flux tendus**.

- La route assure 80 % des échanges de marchandises,
- Transports ferroviaires : 11%
- Transports fluviaux : 4%

C) Des flux informels en forte croissance (dossier facebook p.180)

Les **TIC ont démultiplié la possibilité de communiquer et d'échanger**, les réseaux numériques (*téléphonie mobile, Internet, télévision par satellite*) permettent d'être connecté au monde (**26 % des français avaient accès à Internet en 2001 contre 80 % en 2011**)

Il existe cependant des problèmes, les **zones blanches : des espaces non couverts par les opérateurs**, la **loi de modernisation** de 2008 impose ainsi la couverture de toutes les communes pour réduire le risque de « **fracture numérique** » et assurer la **cohésion du territoire**.

II) Des nœuds et réseaux de communication qui insèrent la France dans la mondialisation

A) Des réseaux de communication de plus en plus denses

Les réseaux les plus développés aujourd'hui sont qualifiés de **corridor, des axes qui permettent l'intermodalité**, la possibilité d'utiliser plusieurs moyens de transport. Si les réseaux se sont développés autour de la capitale, La France valorise également sa position de carrefour européen.

- **Axe structurant: Lille/Paris/lyon/Marseille (nord/Sud)**
- **Les axes des régions transfrontalières (Alsace/Pays Basque/Languedoc...)**
- **Axe en construction : axes transversaux (Genève-Lyon-Nantes)**

B) Un renforcement des nœuds de communication

La **concentration des flux s'opère sur des axes majeurs comme celui de la vallée du Rhône et dans les aires urbaines les plus importantes**.

Exemple : Les ports du Havre et de Calais, sont devenus les premiers respectivement pour les marchandises et les personnes car ils sont insérés dans ces flux. **Ces ports sont des « portes ouvertes sur le monde ». des interfaces.**

Pour faciliter les échanges, ces carrefours sont équipés de plateformes multimodales qui associent également les TIC.

Cette polarisation des flux sur quelques axes marginalise des régions et engendre un effet tunnel, un espace est alors traversé par un moyen de transport mais il n'est pas desservi.

C) Des solutions durables de mobilités

L'intensification des flux engendre une **saturation des axes. Les embouteillages, la pollution et les nuisances sonores**, incitent le transfert des flux routiers dominants vers d'autres modes de transport. *Exemple :* **ferroutage (transport qui combine le rail et la route)**, + développement des voies navigables.

Le **Grenelle de l'environnement 2007** incite à **réduire les gaz à effet de serre**. (*mode de déplacement nouveau vélib, autolib à Paris*), développement de l'intermodalité (tram/bus)

+ Schématisation des territoires français inégalement intégrés à la mondialisation

Conclusion :

La mondialisation privilégie certains espaces : métropoles, grandes vallées et littoraux, qui sont mieux connectés au monde que les espaces ruraux. L'action des pouvoirs publics consistent donc à réduire ces inégalités et à favoriser les modes de déplacements écologiques.