

DEVOIR DE GÉOGRAPHIE

1)Après avoir lu attentivement les documents, vous classerez les informations qu'ils contiennent dans un tableau regroupant les thèmes suivants :

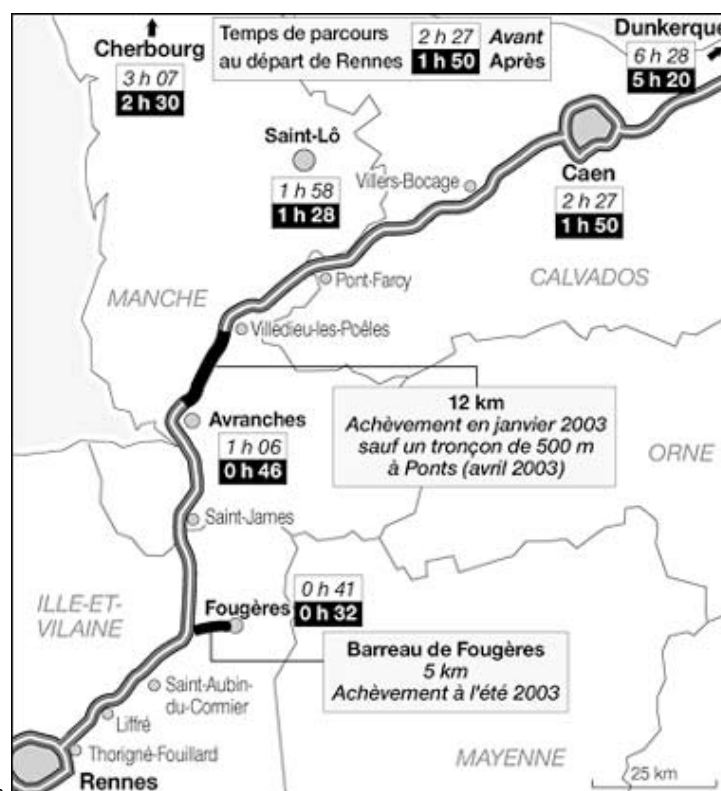
- une forme d'aménagement du territoire : l'autoroute des estuaires
- les conséquences locales de l'ouverture du tronçon entre Avranches et Villedieu-les-poêles
- les limites et les incohérences de la politique des transports en France

2)Vous rédigerez une synthèse (environ 300 mots) structurée par les thèmes du tableau (vous n'oublierez pas une brève introduction et une conclusion)



Source : *Le moniteur*

Document 1



Source : *Ouest-France*

Document 2

Document 3 : De Dunkerque à l'Espagne, la "route des estuaires" est ouverte

Lundi 27 janvier, l'inauguration d'un ultime tronçon de l'A84, dans la Manche, a achevé la liaison "quasi autoroutière" qui longe la façade atlantique, du nord au sud. Pendant ce temps, les axes transversaux est-ouest continuent de prendre du retard.

Telle la dernière pièce d'un puzzle, l'ouverture à la circulation, mardi 28 janvier, du tronçon de l'A84, entre Avranches et Villedieu-les-Poêles, dans la Manche, donne toute sa dimension à la route dite des estuaires. *"Il s'agit, sur un axe quasi autoroutier, de relier Dunkerque à Hendaye"*, affirme Patrick Gandil, directeur des routes au ministère de l'équipement. Cette liaison, longue de 1 250 km, met en relation en moins d'une journée la frontière belge à la frontière espagnole. Elle longe la façade maritime de la Manche et de l'Atlantique, dessert les principaux ports, du Havre à Nantes, sans oublier Bordeaux, et file vers l'Espagne.

Mais, curieusement, cette nouvelle liaison, risque de perdre rapidement son vocable géographique. En 2005, l'ouverture de l'autoroute A28, entre Rouen et Tours, permettra de rejoindre plus directement l'autoroute A10. Cette section, plus rapide, permettra d'éviter le passage par Caen et Rennes et redonnera, sans doute, à l'A84 un statut de desserte interrégionale. [...]

Loin de présenter une configuration équilibrée de l'aménagement du territoire, les axes routiers les plus développés sont essentiellement placés dans une orientation nord-sud, à l'exemple de la "route des estuaires". *"La notion de polycentrisme maillé, pourtant chère à la Datar, a du mal à modifier les pesanteurs pluricentennaires de l'Etat centralisé : les politiques et les aménageurs ont beaucoup de réticences à reconnaître l'intérêt rééquilibrant des infrastructures de transport transversales pour l'aménagement du territoire"*, constate Michel Chlastacz dans la revue *Infrastructures & Mobilité*, de novembre 2002. [...]

"Dans les radiales nord-sud, nous sommes dans une logique d'aménagements, alors que dans les transversales ouest-est nous sommes davantage dans celle des travaux", reconnaît M. Gandil. En effet, la construction des transversales marque le pas. Hormis celles qui relient Brest et Strasbourg, au nord, et Bordeaux et Marseille, au sud, les infrastructures traversant le territoire de l'Atlantique à la frontière est souffrent de retards.

"ANACHRONISME"

L'A89 entre Bordeaux et Clermont-Ferrand ne sera achevée qu'en 2006. Pis encore, la route Centre-Europe Atlantique, cette voie express qui doit relier la Bourgogne à l'Atlantique, n'est construite qu'à 40 %. Cet axe représenterait pourtant, selon la commission européenne, une avancée dans l'amélioration de la circulation. Quant à la transversale Toulouse-Lyon, sa réalisation ne devrait être effective qu'à l'horizon 2012.

Ce déséquilibre de communication risque de défavoriser la façade atlantique dans la perspective de l'élargissement de l'Union européenne, dont le centre de gravité tend à se déplacer de plus en plus vers l'est. *"L'impossible transversalité est-ouest devient un anachronisme au moment où s'accélère la construction européenne"*, s'inquiète Michel Carniaux, président de l'Association logistique transport ouest (Altro) et de la Transversale Alpes-Atlantique (TAA). Il préconise la réalisation d'une infrastructure d'est en ouest de même nature que celles de l'axe nord-sud. Mais la TAA milite ouvertement en faveur de transversales ferroviaires et non exclusivement routières.

Aujourd'hui, le rail n'assure que 15,8 % du transport du fret et 9 % du transport de passagers en France. La revendication de la TAA, qui va à contre-courant de la politique actuelle des transports, implique donc des arbitrages politiques. [...]

Dominique Buffier (ARTICLE PARU DANS *LE MONDE* DU 28.01.03)

Document 4 : La Manche espère en profiter et attirer touristes et industries

[...] En inaugurant, lundi 27 janvier, le dernier tronçon de l'A84, le ministre des transports, Gilles de Robien, doit boucler le chantier de la route des estuaires entre Dunkerque et Hendaye. La mise en service de la totalité de cet itinéraire constitue une bonne nouvelle pour le sud du département de la Manche. Cette autoroute va irriguer une campagne qui s'est longtemps sentie oubliée. Les élus du bocage espèrent attirer des entreprises [...]. La commune de Ducey a déjà décroché l'installation d'une usine du groupe LVMH.

La région compte aussi capter des touristes en route pour la Bretagne ou le Mont-Saint-Michel. Cet axe intéresse en effet de plus en plus les habitants de l'Île-de-France. Ils délaissent progressivement la RN12 à Alençon pour rejoindre l'Îlle-et-Vilaine et les Côtes-d'Armor via l'A13 et l'A84. Le trajet est un peu plus long, mais entièrement autoroutier et gratuit à partir de Caen.

CHERBOURG TOUJOURS ENCLAVÉ

Chaque jour, près de 30 000 véhicules, dont 20 % de camions, transitent déjà par le sud de la Manche. Revers de la médaille, les petites communes découvrent la délinquance itinérante. Certains maires parlent *"d'un début de climat d'insécurité"*. Leurs collègues du centre et du nord de la Manche compatissent, mais les envient : ce qu'ils craignent, eux, c'est d'être marginalisés. Aucune liaison autoroutière n'existe, en effet, entre l'A84 et le port de Cherbourg. Dans la meilleure des hypothèses, le port du Cotentin, par lequel transitent 1,6 million de passagers et 140 000 camions, ne pourra être relié à la route des estuaires qu'en 2009-2010. Ces six années risquent de lui coûter cher. Déjà, les compagnies maritimes et les agents portuaires ont tiré la sonnette d'alarme. *"A quoi bon mettre en service des navires capables de rallier l'Angleterre en 2 h 40, si nos passagers doivent perdre du temps sur la route ensuite"*, martèle depuis des années Gérard Caron, de la compagnie P&O.

Le nord du Cotentin est d'autant plus préoccupé que la RN13 attend toujours sa mise aux normes autoroutières. *"Il manque 15 millions pour boucler le dossier"*, indique Jean-Louis Schuller [...]. Très fréquentée, cette route à doubles voies comporte encore de nombreux croisements à niveau et est ouverte aux tracteurs. Pour diminuer les risques d'accident, la vitesse a été réduite à 90 km/h sur certaines portions, voire 70 km/h entre Caen et Bayeux. *"On a le sentiment de reculer en matière de désenclavement"*, ajoute M. Schuller.

A l'horizon 2005, l'A84 pourrait se transformer en simple artère régionale. L'ouverture de l'A28 (Rouen-Tours, via Alençon et Le Mans) créera en effet une ligne directe entre l'Espagne et le Pas-de-Calais. Même payante, cette liaison pourrait aspirer les trafics, notamment ceux de fret, vers le tunnel sous la Manche. Le conseil régional, conscient de ce risque, investit sur l'axe Caen-A28 pour tenter de pallier cette déviation des flux et éviter la marginalisation du port de Caen-Ouistreham (900 000 passagers, 70 000 camions).

Ces nouvelles liaisons qui oublient le Cotentin *"préoccupent sérieusement"* le président de la CCI de Cherbourg. Son seul espoir réside dans le fait que la deuxième phase de la décentralisation devrait transférer aux départements la gestion des routes nationales.

Jean-Pierre Buisson (ARTICLE PARU DANS *LE MONDE* DU 28.01.03)

Proposition de synthèse

L'amélioration des infrastructures routières et autoroutières fait partie de la politique d'aménagement du territoire. L'un des grands chantiers de ces dernières années est la réalisation de « l'autoroute des estuaires ».

En quoi l'ouverture du dernier tronçon de l'autoroute des estuaires révèle-t-elle les conséquences à différentes échelles d'un tel aménagement ainsi que les limites de la politique des transports française ?

La route des estuaires est une réalisation de grande envergure puisqu'elle permet de traverser la France en desservant les principaux ports (Calais, Rouen, Nantes, Bordeaux). Longue d'environ 1250 km, cette liaison est quasi-autoroutière (certaines portions de double-voie ne sont pas aux normes autoroutières). Elle permet de relier la Belgique à l'Espagne sans passer par la capitale ; elle s'inscrit donc dans une logique européenne ce qui est nouveau dans un réseau traditionnellement national, en étoile et centré sur Paris.

L'ouverture du dernier tronçon (Avranches/Villedieu-les-Poêles) a bien sûr des conséquences locales. Le premier avantage est d'améliorer les conditions de transport. Ainsi sur le trajet Caen-Rennes, 37 minutes sont gagnées au total. L'amélioration des transports permet un désenclavement notamment pour le sud du département de la Manche. Cela permet d'envisager des rentrées financières en attirant des entreprises mais aussi des touristes. Le bilan est donc positif puisque les inconvénients sont modestes (faible pollution, petite délinquance).

Cette réalisation est aussi révélatrice de la politique des transports menée par la France. Pour rester en Basse-Normandie, la RN 13 n'est toujours pas aux normes autoroutières et le port de Cherbourg pourrait en souffrir alors que l'autoroute des estuaires perdra une partie de son trafic dès l'achèvement de l'A28 en 2005. D'une manière générale, les axes nord-sud sont beaucoup plus favorisés que les axes est-ouest. Ainsi l'axe Bordeaux – Clermont-Ferrand sera terminé en 2006 et l'axe Toulouse - Lyon en 2012 seulement. Le trafic routier est systématiquement préféré alors qu'il existe des alternatives (ferroviaire ou ferroutage).

L'exemple de l'autoroute des estuaires permet de se rendre compte des enjeux existants aux différentes échelles géographiques. L'aménagement du territoire actuellement décidé à l'échelon national est critiqué. Sa prochaine décentralisation va-t-elle améliorer son efficacité ou aggraver les choses en brisant tout de même une certaine cohérence ?