



L'ENVIRONNEMENT EN FRANCE

LES DYNAMIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUES

de la société française depuis 1990

INTRODUCTION p. 15

DES TERRITOIRES EN MUTATION p. 17

LA PRISE DE CONSCIENCE ACCRUE
DES FRANÇAIS SUR LES QUESTIONS
ENVIRONNEMENTALES p. 27

LE RENFORCEMENT DE LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT p. 38

Des territoires en mutation

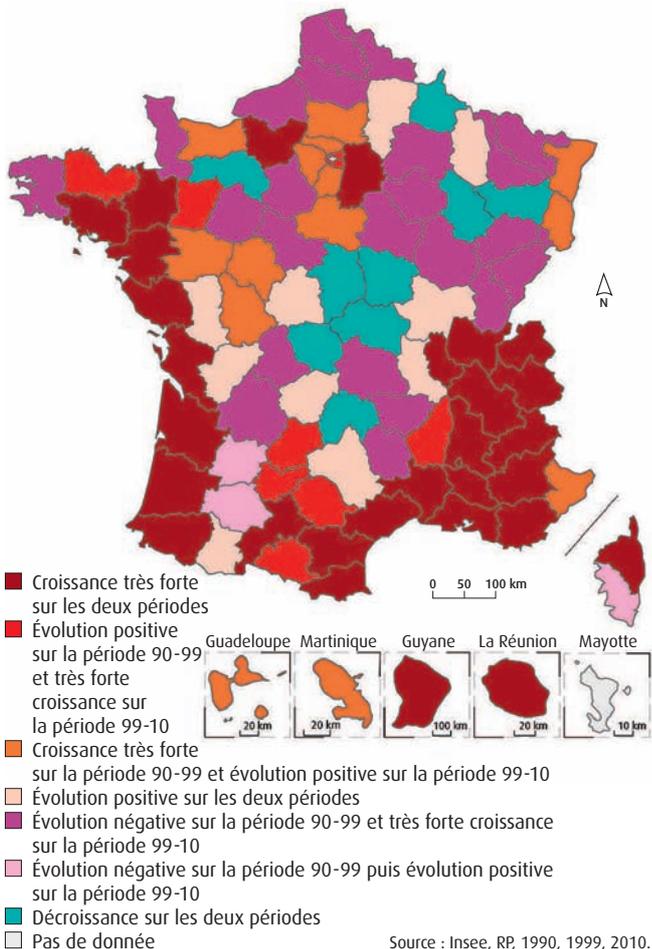
Des dynamiques démographiques contrastées

La population française a augmenté de 4,5 millions d'habitants entre 1999 et 2014, passant de 60,1 à 65,8 millions. Toutes les régions affichent une croissance démographique, sauf Champagne-Ardenne.

• Des écarts de dynamisme entre les régions françaises très marqués

Sur la période 1999-2010, toutes les régions méditerranéennes et atlantiques, ainsi que Rhône-Alpes, la Guyane et la Réunion ont une croissance supérieure à la moyenne nationale (+ 0,7 % par an) – (Figure 1). Sous l'effet des migrations, les écarts de dynamisme se creusent entre les régions du Sud et de l'Ouest et les autres régions, en particulier celles du quart Nord-Est. Entre 1999 et 2010, sept régions (Rhône-Alpes, Provence – Alpes – Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Aquitaine, Pays de la Loire et Bretagne) ont contribué pour près de 60 % à la

Figure 1 : évolution démographique sur la période 1990-2010

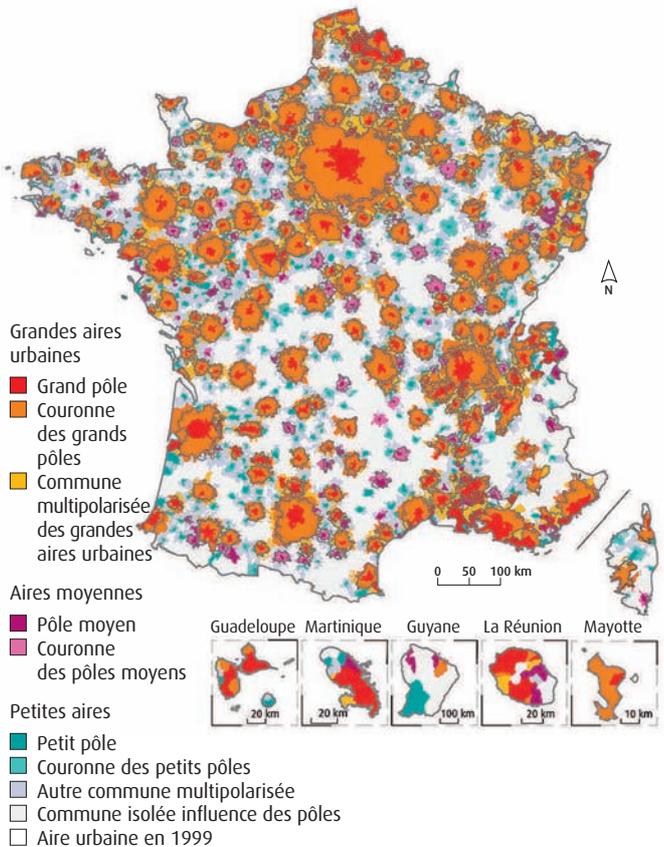


croissance de la population nationale, et la région Île-de-France pour près de 20 %. Ces deux ensembles représentent en 2010 respectivement 40 % et 20 % de la population française.

• Le regain démographique des espaces ruraux et l'interdépendance avec les espaces urbains

Les 241 grandes aires urbaines, au sens du nouveau zonage défini en 2011 par l'Insee², représentent 80 % de la population française et comptent 3 millions d'habitants supplémentaires par rapport à 1999. Leur emprise s'est considérablement renforcée : elle occupe aujourd'hui un tiers de la superficie du territoire national, contre 20 % en 1999 (Figure 2). Si l'essentiel de la croissance démographique de la dernière décennie se concentre dans les grandes aires urbaines, une forme de renouveau de certains espaces qualifiés de ruraux, à proximité des grands centres urbains, est cependant perceptible. L'amélioration est

Figure 2 : zonage des aires urbaines en 2010



² Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Définitions Insee (unité urbaine, commune rurale, etc.) : <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/unite-urbaine.htm>

sensible dans la quasi-totalité du pays. Mais le mouvement ne suffit pas à enrayer la baisse de population des territoires les plus éloignés des villes, notamment en Champagne-Ardenne, Limousin et Bourgogne.

C'est plus précisément dans les espaces qualifiés d'intermédiaires, entre ville et campagne, que se concentre la croissance de la population vivant en dehors des aires urbaines. Les communes « multipolarisées », c'est-à-dire hors des couronnes périurbaines, mais dont plus de 40 % des actifs se déplacent pour travailler dans l'une ou l'autre des aires urbaines situées à proximité, représentent 10 % de la population en 2008. Elles ont contribué pour 15 % à la croissance nationale depuis 1999 et comptent 600 000 habitants supplémentaires. Dans ces espaces à l'articulation de l'urbain et du rural coexistent, à la faveur d'un moindre coût du foncier et du logement, fonctions résidentielles, pôles de services, fonctions de production, agricoles surtout, mais aussi industrielles.

L'évolution du système productif

La crise économique de 2008 a accentué les difficultés des régions déjà très fragilisées par les mutations de l'appareil productif français, en particulier les territoires de tradition industrielle. Elle a accéléré un processus de mutation économique engagé depuis plusieurs décennies. L'analyse de la spécialisation fonctionnelle des territoires permet de mieux comprendre les mécanismes territoriaux de diffusion de la crise.

• Un impact inégal de la tertiarisation de l'économie dans les régions françaises depuis 1975

Le nombre d'emplois en France métropolitaine est passé de 20,8 à 25,7 millions entre 1975 et 2009 (source : Hecquet, 2013) – (Tableau 1). Sur cette période, le nombre d'emplois progresse de 8,8 millions dans les activités tertiaires (services aux entreprises, transports, commerce de gros, activités financières ou immobilières, éducation santé action sociale, administration) alors qu'il

diminue de 2,5 millions dans l'industrie, de 1,4 million dans l'agriculture et de 0,1 million dans la construction. La baisse dans l'industrie doit néanmoins être relativisée car une partie résulte de **l'externalisation de fonctions**, de service notamment, assurées précédemment au sein des entreprises industrielles (cantine, nettoyage, transports, recherche-développement).

Le mouvement de tertiarisation et de recul de l'emploi industriel est observé au niveau de chacune des huit zones d'études et d'aménagement du territoire métropolitaines (ZEAT). Son intensité est cependant fonction notamment de la structure initiale du tissu d'activités (Figure 3). La baisse de l'emploi industriel a été particulièrement forte dans les régions du Nord-Est dans les années 1980 durant lesquelles la plupart des industries des biens intermédiaires (sidérurgie, métallurgie, chimie, textile, bois et papier) furent sévèrement touchées. Depuis 1975, la diminution de l'emploi industriel est également importante en Île-de-France et dans le Bassin parisien.

Au cours des vingt-cinq dernières années, les impératifs de flexibilité et de flux tendus dans les processus de production induits par la concurrence accrue au niveau international, ainsi que l'intensification des échanges ont entraîné un doublement du poids du tertiaire auxiliaire³ (transport de marchandises, commerce de gros et la plupart des services aux entreprises). Celui-ci est ainsi passé de 9 à 19 % de l'ensemble des emplois métropolitains. La progression est particulièrement marquée en Île-de-France et faible dans les ZEAT Nord et Est.

Le tertiaire résidentiel (commerce de détail, services rendus aux particuliers et transport de personnes), dont le poids global est relativement stable, se développe plus spécifiquement dans les régions attractives des ZEAT Ouest et Méditerranée.

La diminution de l'emploi agricole a particulièrement touché les régions du Sud-Ouest et de l'Ouest où il était le plus élevé.

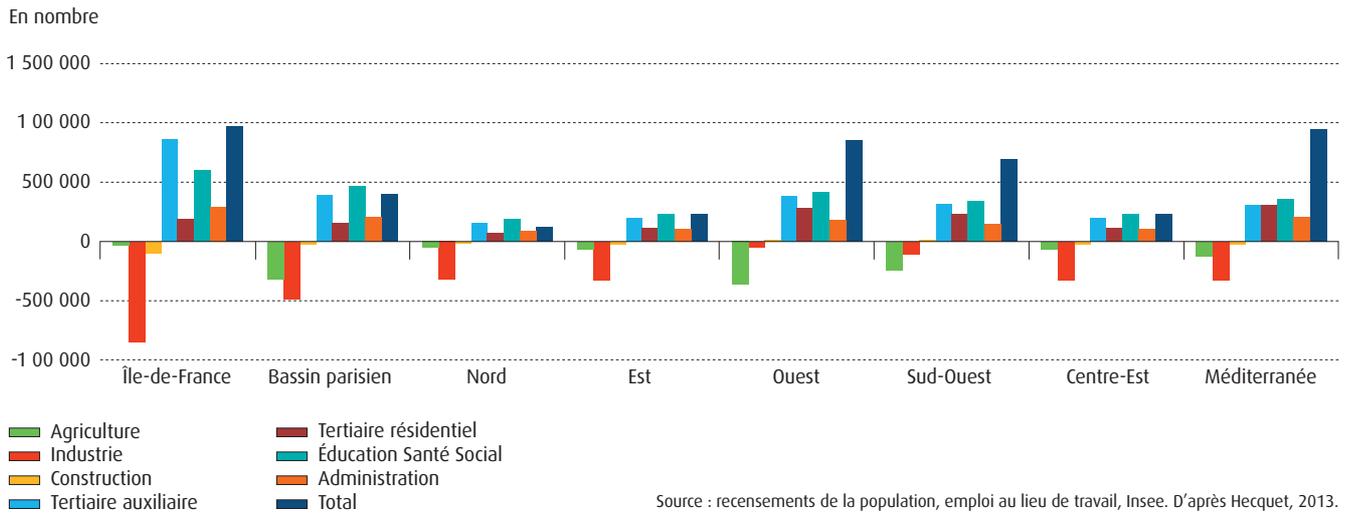
³ Tertiaire auxiliaire : tertiaire auxiliaire de la production de biens ou de biens transportables dans l'optique de l'article Eco et statistiques *Emploi et territoires de 1975 à 2009 : tertiarisation et rétrécissement de la sphère productive* Vincent Hecquet *Économie et Statistique* n° 462-463, 2013

Tableau 1 : emploi par sphère d'activité en France métropolitaine sur la période 1975-2009

	Effectif (en nombre)		Part (en %)		Évolution annuelle (en %)				
	1975	2009	1975	2009	1975 à 1982	1982 à 1990	1990 à 1999	1999 à 2009	1975 à 2009
Agriculture	2 108 280	753 931	10,1	2,9	- 2,5	- 4,4	- 4,3	- 2,3	- 3
Industrie	5 927 860	3 400 197	28,4	13,2	- 1,7	- 1,7	- 1,8	- 1,9	- 1,6
Construction	1 896 615	1 752 349	9,1	6,8	- 1	- 1,8	- 2,3	2,9	- 0,2
Tertiaire auxiliaire	1 891 945	4 880 758	9,1	19,0	1,8	6,3	1,9	2,5	2,8
Tertiaire résidentiel	5 267 660	6 867 329	25,3	26,7	0,6	0,1	0,7	1,8	0,8
Éducation, santé, action sociale	2 181 975	5 113 180	10,5	19,9	5,2	1,8	2,7	1,9	2,6
Administration	1 574 390	2 950 709	7,6	11,5	2,2	2,5	2,5	1,3	1,9
Total	20 848 725	25 718 453	100	100	0,4	0,5	0,5	1,2	0,6

Source : recensements de la population, emploi au lieu de travail selon l'activité principale de l'établissement, Insee. D'après Hecquet, 2013.

Figure 3 : solde des emplois par ZEAT sur la période 1975-2009



• La crise économique, accélérateur des changements structurels

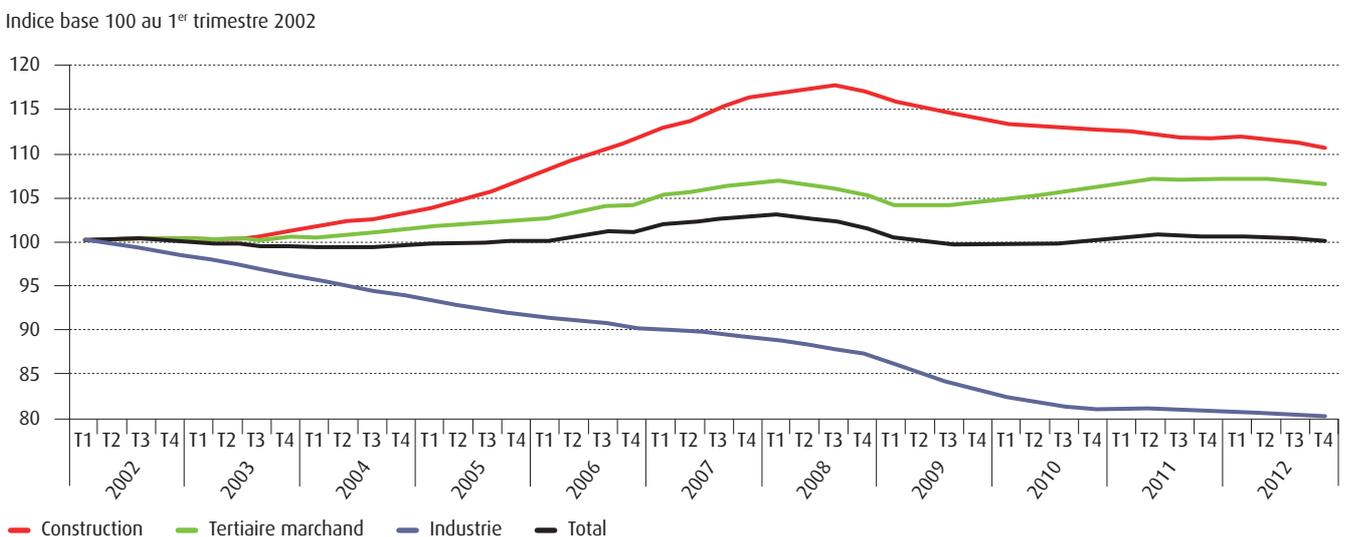
Les mécanismes de diffusion de la crise économique de 2008 s'inscrivent dans le processus de mutation économique des territoires à l'œuvre depuis des décennies. L'évolution de l'emploi salarié des secteurs concurrentiels depuis 2002 subit un retournement intervenu au cours du deuxième trimestre de 2008 (Figure 4). L'évolution la plus marquante demeure celle de l'industrie dont le nombre des emplois diminue encore plus fortement entre la fin de l'année 2008 et la fin de l'année 2010.

Souvent évoquée de manière générale, la crise relève davantage de l'imbrication de crises d'origines multiples et aux conséquences diverses. Aux chocs industriel et financier dont les signes avant-coureurs sont apparus dès l'été 2007 s'est ajoutée la crise des dettes souveraines sous le double effet des politiques de relance et de la fragilité du secteur bancaire. Cette

crise systémique mondiale a eu des conséquences très variables selon les territoires et les secteurs économiques concernés.

Certains ont été surexposés –industrie, intérim, construction, activités immobilières– et d'autres davantage protégés : tertiaire supérieur, secteur médico-social, industrie agroalimentaire. Le choc initial a été de grande ampleur. Selon l'Insee (Lacroix, 2010), entre le 1^{er} trimestre 2008 et le 4^e trimestre 2009, 600 000 emplois du secteur marchand ont été perdus en France, dont 240 000 emplois dans l'industrie (hors intérim) et 180 000 emplois intérimaires. Parmi ces emplois intérimaires perdus, 63 % se situaient dans l'industrie. La crise a donc affecté prioritairement les territoires industriels mais aussi ceux dont la dynamique économique repose principalement sur l'économie résidentielle, affectés par le recul de la construction en particulier mais aussi des services marchands. Cet effet différencié de la crise selon les

Figure 4 : évolution de l'emploi salarié marchand par grands secteurs d'activité



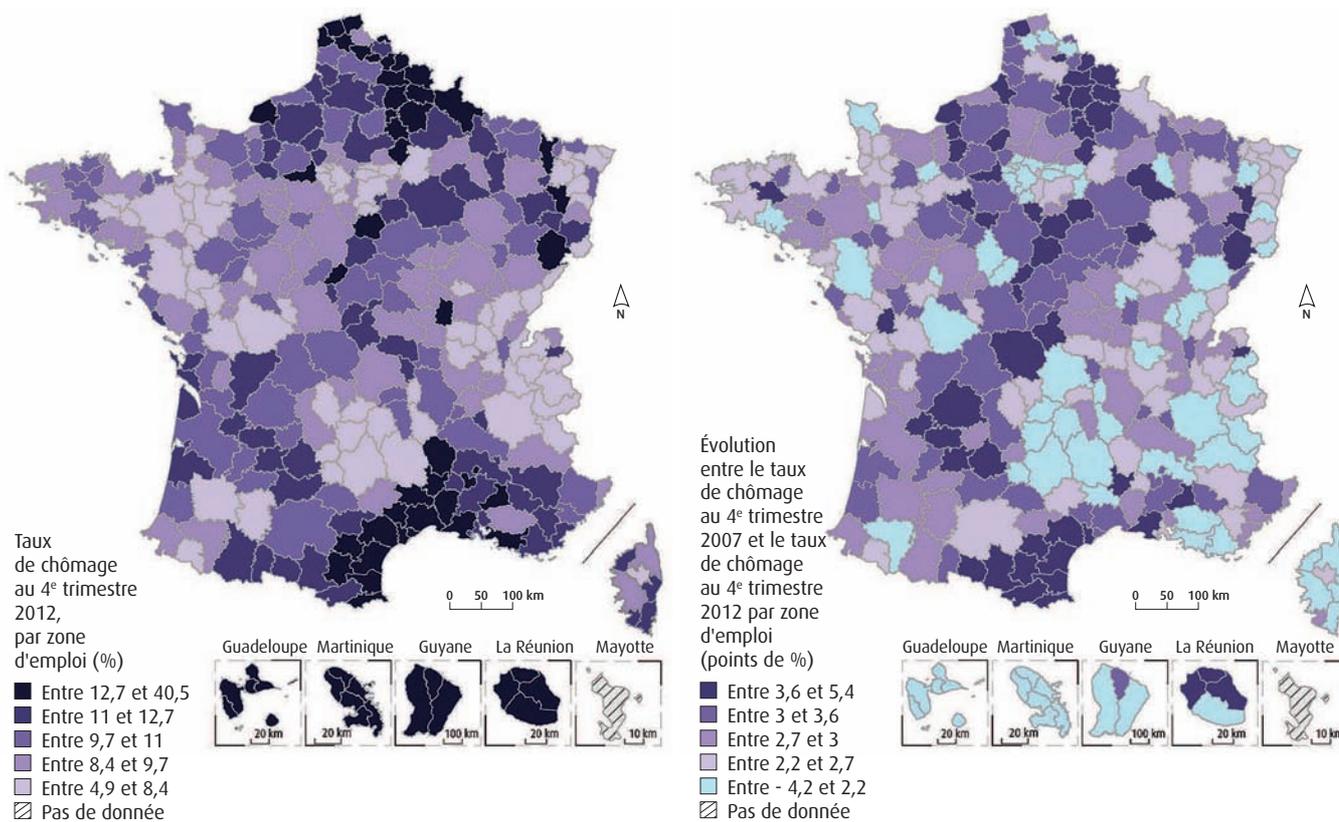
secteurs d'activité a contribué à creuser les disparités entre les zones d'emploi, du fait de leur spécialisation relative. L'évolution du taux de chômage illustre ce renforcement des disparités territoriales (Figure 5).

Le chômage s'est aggravé dans les zones d'emploi où il était déjà important. Pour 49 zones d'emploi de métropole qui présentaient un taux de chômage compris entre 9 % et 13,9 % au 4^e trimestre 2007, le taux enregistré fin 2012 est compris entre 12,3 % et 18 %. Ces zones d'emploi appartiennent soit à un ensemble méridional (Agde-Pézenas, Alès, Sète, Béziers,

Céret, Arles, Narbonne, Perpignan, Clermont-Hérault-Lodève, Montpellier, Nîmes, Aubenas, etc.) soit à un ensemble Nord-Est (Calais, Thiérache, Lens, Valenciennes, Maubeuge, St Quentin, Tergnier, Douai, Roubaix-Tourcoing, etc.).

Cela n'a fait que renforcer les disparités préexistantes. Ainsi, parmi la soixantaine de zones d'emploi où la progression du taux de chômage a été la plus forte entre 2007 et 2012, 44 affichaient déjà des taux supérieurs à la moyenne métropolitaine fin 2007. De plus, l'écart à la moyenne nationale a augmenté de 20 %.

Figure 5 : évolution du taux de chômage sur la période 2007-2012



Source : Insee, taux de chômage localisés, 2012 - © IGN, BD Carto®, 2010.

ZOOM SUR...

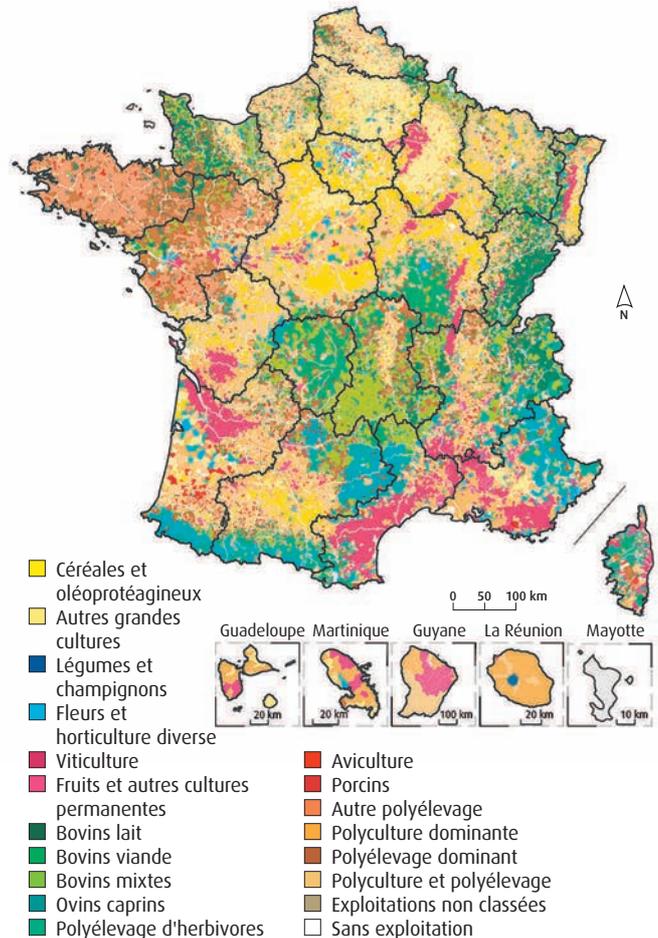
Les grandes tendances de l'agriculture en France

En 2010, la France dispose d'une surface agricole utilisée (SAU) d'environ 27,3 millions d'hectares, soit presque la moitié de la superficie totale du territoire. Ces terres agricoles, qui peuvent permettre une grande diversité de production, ont perdu un million d'hectare en vingt ans (- 4 %), principalement aux dépens des surfaces en cultures permanentes et des surfaces toujours en herbe, et au profit des surfaces artificialisées et des surfaces boisées. En 2010, la SAU est répartie entre les cultures permanentes et les superficies toujours en herbe (9 millions d'hectares) et les terres arables (18,3 millions d'hectares).

En 2010, le secteur agricole compte 485 000 exploitations, soit 49 % de moins qu'en 1990. De fait, la surface moyenne des exploitations a augmenté : elle atteint 56 ha en 2010 contre 30 en 1990. En se concentrant, les exploitations se spécialisent. En 2010, les céréaliers, qui exploitent la moitié des terres arables, sont les plus nombreux (17 %) suivis par la viticulture (14 %) et les fermes qui conjuguent cultures et élevage (13 %). Viennent ensuite l'élevage bovin viande (12 %) et bovin laitier (10 %), les cultures générales (7 %), les élevages d'ovins et caprins (6 %), les élevages de porcs et volailles (5 %) et les cultures spécialisées, arboriculture et maraîchage.

L'analyse de la spécialisation/diversification de l'agriculture au sein des territoires fait apparaître des situations régionales très contrastées (Figure 6). Certaines régions présentent un profil relativement homogène comme la Bretagne, le Centre ou la Picardie, tandis que d'autres, comme Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées ou l'Auvergne, laissent apparaître une mosaïque de productions.

Figure 6 : orientation technico-économique agricole par commune en 2010



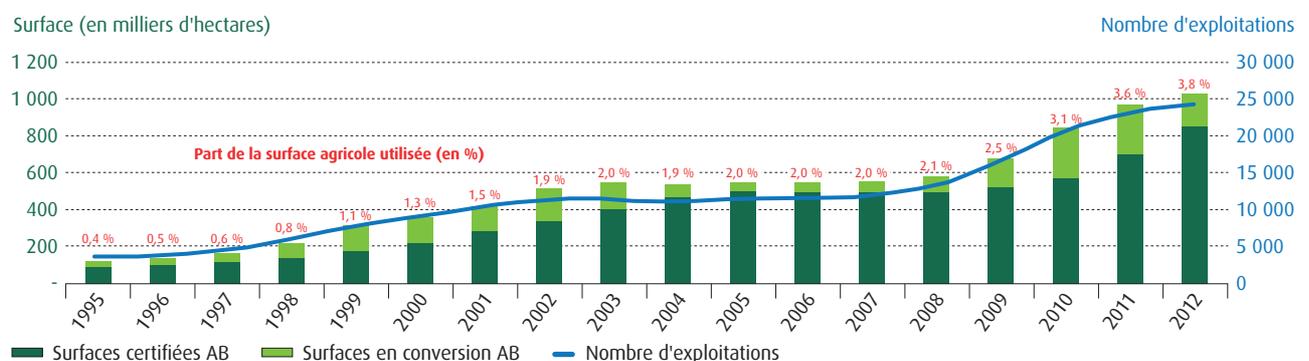
Source : Agreste, SSP, recensement agricole 2010.

L'agriculture biologique en France

Sur la période 2007-2012, la part de la SAU en bio au niveau national est passée de 2 % à 3,8 %. Le programme « Ambition Bio 2017 » de mai 2013 fixe un objectif de 8 % de la SAU en agriculture bio pour 2017. Fin 2012, 4,7 % des exploitations

agricoles françaises, soit près de 25 000, étaient engagées dans une démarche d'agriculture biologique (AB). Cela représente près de 1 million d'hectares de SAU, dont 17 % sont en conversion (Figure 7).

Figure 7 : évolution des surfaces et des exploitations en agriculture biologique



Note : AB = agriculture biologique

Les surfaces conduites en respectant le cahier des charges de l'agriculture biologique regroupent :

- les surfaces dites « certifiées bio » qui rassemblent les parcelles dont la période de conversion est terminée. Les productions issues de ces parcelles peuvent donc être commercialisées avec la mention « agriculture biologique ».

- les surfaces « en conversion », la durée de conversion allant de 2 ans pour les cultures annuelles à 3 ans pour les cultures pérennes. Elles comprennent les surfaces en 1^{re}, 2^e et 3^e année de conversion.

Source : Agence Bio, 2013.

...

En dehors des surfaces affectées aux prairies ou aux cultures fourragères (64 %), 20 % des surfaces bio concernent les grandes cultures, 6 % la vigne, 4 % les fruits, les légumes frais et les plantes à parfums. Les viticulteurs et les maraichers constituent les catégories d'exploitants agricoles les plus représentées.

La part de la SAU en bio est très variable suivant les cultures : en 2012, elle était de 1,7 % pour les grandes cultures, de 4 % pour les légumes frais, de 12,7 % pour les fruits, ou encore de 8,2 % pour la vigne. Elle varie également entre les départements français (Figure 8).

Pour en savoir plus...

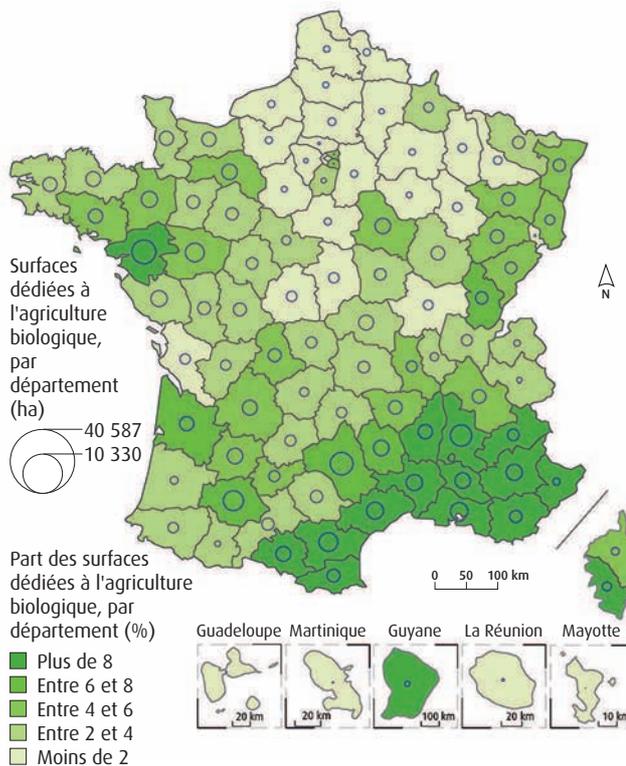
Bibliographie

- Maaf-Service de la statistique et de la prospective-Agreste, 2013. – **Mémento de la statistique agricole – édition 2013** – 36 p. (<http://agreste.agriculture.gouv.fr/publications/memento-951/article/memento-de-la-statistique-agricole-9717>)

Site internet utile

- Commissariat général au développement durable/ Service de l'Observation et des Statistiques/**L'essentiel sur l'environnement** : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/t/environnement.html - Rubrique > Pressions et impacts sur l'environnement > Agriculture
- Agence bio : www.agencebio.org/

Figure 8 : surfaces dédiées à l'agriculture biologiques en 2012



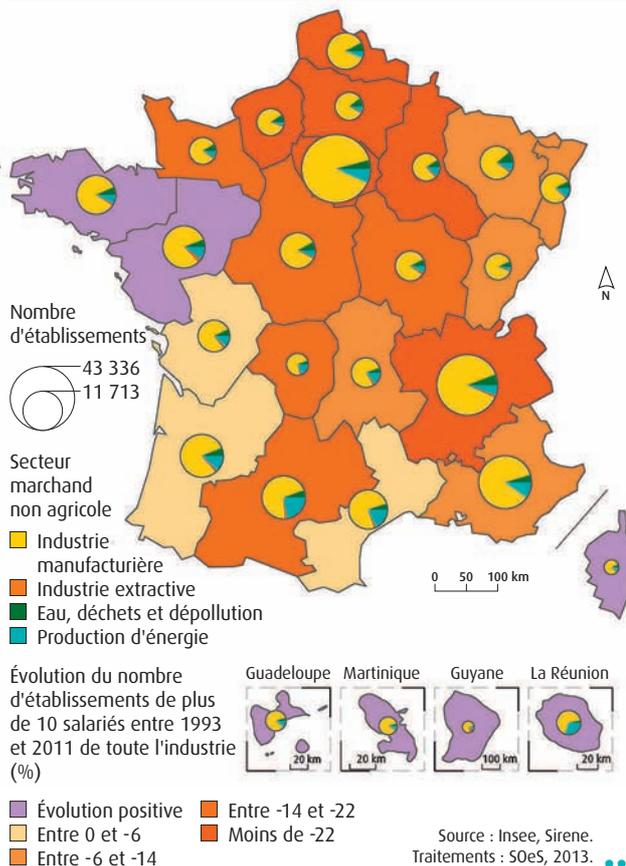
Source : Agence Bio/AND-i, 2012.

Les grandes tendances de l'industrie en France

En 2011, sur les 4 millions d'établissements que compte le champ marchand non agricole (EMNA) en France, 7,5 % sont industriels et 80 % concernent des commerces et des services. Le poids de l'industrie varie selon les régions. 82 % des établissements industriels relèvent de l'**industrie manufacturière**, 10,2 % de la **production d'énergie**, 6,3 % du secteur « **eau, déchets et dépollution** » et 1,5 % des **industries extractives**. Les secteurs dominants de l'industrie manufacturière sont l'agroalimentaire (20 % des établissements) et la métallurgie (19 %), ainsi que ceux de la « fabrication d'appareils, machines et équipements divers » (12,6 %), du « caoutchoucs/plastiques et autres produits minéraux non métalliques » (10,6 %) ou du « bois/papier/carton/imprimerie » (10,5 %).

Depuis 1993, l'ensemble des EMNA a progressé de 55 %. Dans le même temps, 2 % des établissements industriels ont disparu (12 % dans les industries extractives, 14 % dans l'industrie manufacturière, dont les secteurs du textile/cuir/peaux, de la cokéfaction/raffinage et du bois/papier/carton) en raison de la réduction d'activité ou suite à la délocalisation de certaines activités. L'externalisation de certaines activités vers les services expliquent également ces tendances. À l'inverse, la mise en œuvre des exigences relatives à la gestion de l'eau et des déchets d'une part, aux énergies renouvelables d'autre part, a entraîné une forte augmentation du nombre d'établissements dans ces secteurs correspondants, respectivement de 123 % et 425 % (Figure 9).

Figure 9 : évolution de l'industrie depuis 1993



Source : Insee, Sirene. Traitements : SOeS, 2013.



Pour en savoir plus...

Bibliographie

• Medde-CGDD-SOeS, 2014. – **Industries et environnement** – édition 2014 – 68 p. (coll. *Repères*) (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2113/1178/industries-environnement-edition-2014.html>)

Site internet utile

• Commissariat général au développement durable/Service de l'Observation et des Statistiques/**L'essentiel sur l'environnement** : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/t/environnement.html - Rubrique > Pressions et impacts sur l'environnement > Industrie

Les interdépendances entre les territoires

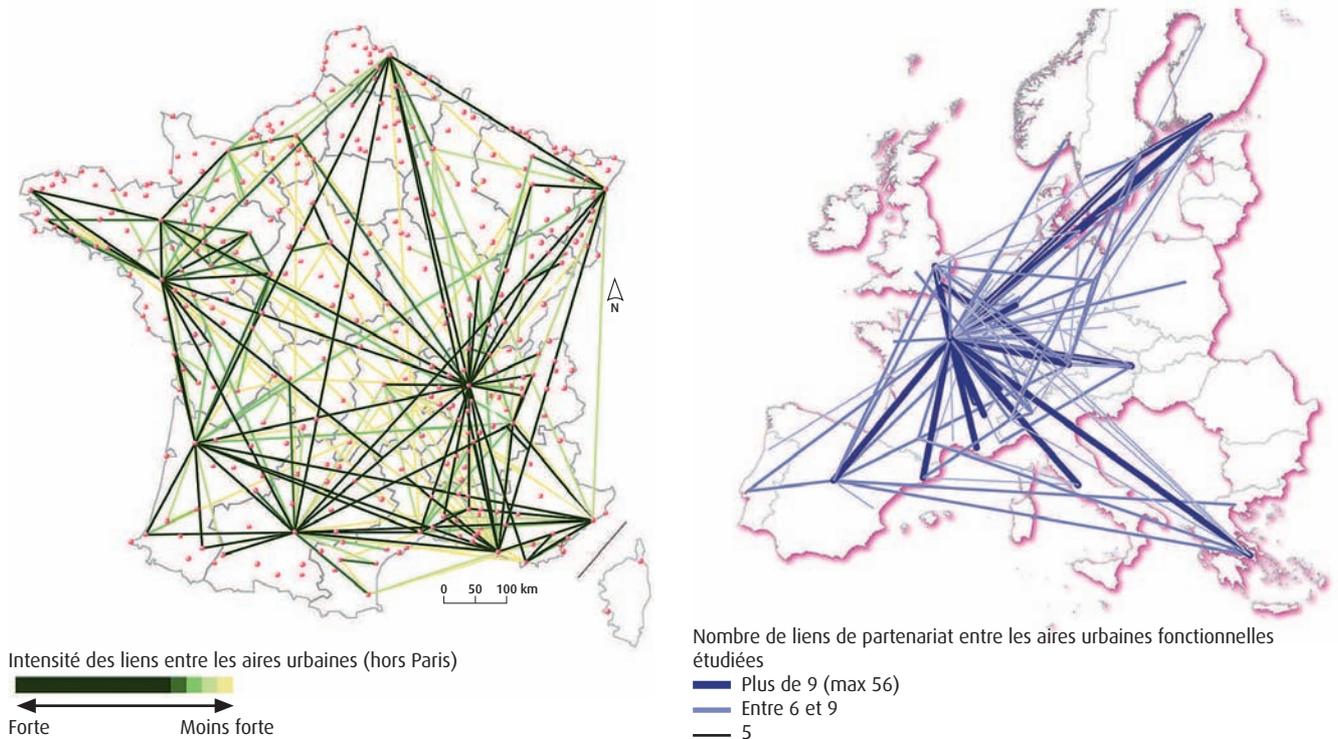
• Les systèmes urbains articulent les échanges aux différentes échelles

Les grandes aires urbaines sont particulièrement structurantes pour le fonctionnement du territoire national. Comme dans les autres pays dotés d'une grande métropole, en particulier le Royaume-Uni, les grandes aires urbaines françaises ont relativement peu de connexions avec l'Europe et le reste du monde, à l'exception de la capitale et, dans une moindre mesure, de Lyon. Le territoire national est fortement polarisé par la capitale. Les aires urbaines de toutes tailles développent des liens avec celle de Paris, qui, compte tenu de sa population (12 millions

d'habitants) et de son poids économique (plus d'un quart du PIB national), constitue un pivot d'échanges avec l'international, en particulier avec l'Europe. Parallèlement, plusieurs des plus grandes agglomérations françaises, Lyon, Marseille, Lille, Toulouse, Bordeaux, développent également des relations de longue portée entre elles (*Figure 10*). Lyon se singularise par une variété et une intensité nettement plus élevée de flux (migrations d'actifs, offre de transports à grande vitesse, liens établissements-siège, partenariats scientifiques), et des connexions avec d'autres régions européennes.

Ces échanges de longue portée sont complétés par des flux régionaux ou interrégionaux, souvent par l'intermédiaire de la principale aire urbaine qui constitue le pivot des échanges.

Figure 10 : flux structurants entre les territoires



Les dynamiques socio-économiques de la société française depuis 1990 - Des territoires en mutation

• Les mobilités et les nouvelles technologies favorisent le rapprochement des modes de vie

Les modes de vie des populations des différents types d'espaces tendent à converger, notamment à la faveur de l'augmentation des mobilités résidentielles et quotidiennes et grâce au recours aux technologies de l'information et de la communication, de plus en plus fréquent.

Les déplacements domicile-travail (voir chap. « Vers des modes de vie et de consommation durables ? », p. 253) et la localisation des résidences secondaires renforcent le constat d'interdépendance des territoires urbains et ruraux. Le phénomène va croissant : augmentation des déplacements domicile-étude, de ceux effectués pour des achats, et plus encore des trajets domicile-travail. L'analyse des soldes des échanges migratoires entre les différents espaces confirme la tendance des actifs, notamment des ouvriers et des professions intermédiaires, à s'installer de plus en plus loin des villes.

Le développement de l'usage d'internet

En dix ans, la part de la population des douze ans et plus, disposant d'un micro-ordinateur à domicile a plus que doublé : 76 % en 2010, contre 34 % seulement en 2000 (source : Credoc⁴). Sur la même période, la part des ménages disposant d'une connexion à domicile est passée de 12 % à 64 % (source : Insee⁵). Le recours à internet pour les différents usages est un peu plus faible dans les communes rurales (moins de 2 000 habitants) que dans les agglomérations, sauf pour l'e-commerce qui y apparaît aussi développé que dans les grandes villes (à partir de 100 000 habitants) : près de 50 % d'acheteurs contre moins de 40 % dans les autres agglomérations.

Parallèlement, l'accès à internet haut débit progresse fortement en France comme en Europe. En France et en dépit des progrès, des écarts subsistent entre les territoires (Tableau 2). Dans les zones intermédiaires et dans celles les moins denses, la proportion de ménages ayant accès au haut débit est plus faible que dans les zones densément peuplées (respectivement 57 % et 50 % contre 60 %), mais l'écart est moins élevé en France que dans l'ensemble de l'Union européenne (56 %, 46 % et 61 %). L'enquête annuelle du Credoc montre que les trois quarts des habitants de l'agglomération parisienne ont accès à internet haut débit contre 63 % des habitants des zones les moins denses (communes de moins de 2 000 habitants).

Tableau 2 : part de la population disposant d'un ordinateur et d'accès internet haut débit à domicile en 2012

En %

Unités urbaines et communes de moins de 2 000 habitants	Accès à un ordinateur	Internet à haut débit à domicile
Moins de 2 000 hab.	78	71
2 000 - 20 000 hab.	77	71
20 000 - 100 000 hab.	78	74
Plus de 100 000 hab.	84	78
Paris et aggl. parisienne	86	82
Ensemble de la population	81	75

Source : Datar, 2013.

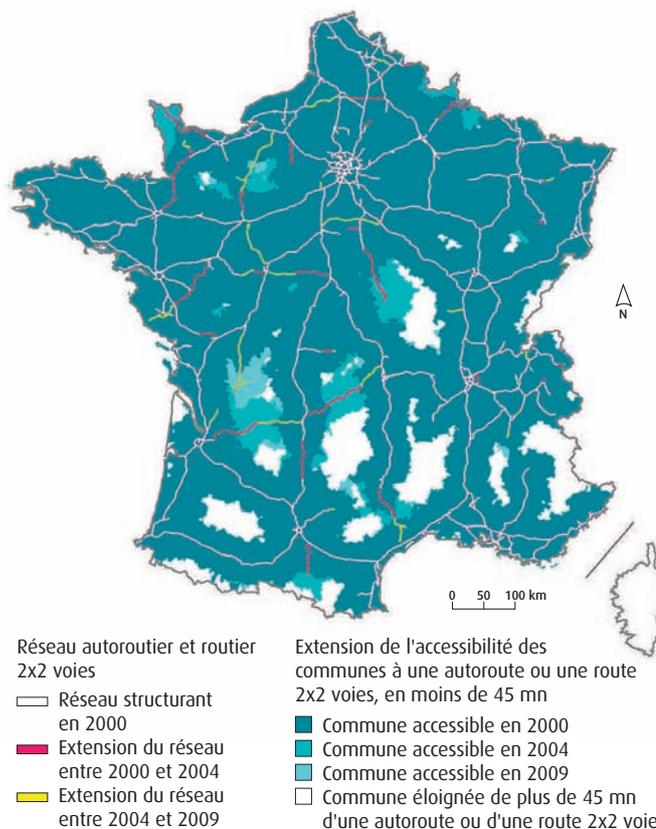
⁴ Credoc, juin 2012. – *Enquête Conditions de vie et aspirations des Français, d'après l'enquête sur la diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française.*

⁵ Insee, mars 2011 – « Deux ménages sur trois disposent d'internet chez eux », *Insee Première*, n°1340 – 4 p. (www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1340/ip1340.pdf)

Le désenclavement progressif de certains territoires

L'accessibilité physique aux services et équipements est une préoccupation majeure des habitants des régions excentrées et faiblement peuplées. Elle doit être appréciée à différentes échelles territoriales dans la mesure où les connexions aux principales infrastructures de déplacements ont une influence importante sur l'accessibilité intra et interrégionale. Entre 2000 et 2009, de nombreux aménagements ont permis le désenclavement des territoires les moins bien desservis (Figure 11). Le développement du réseau autoroutier et de routes sur la période 2000-2009 tend à réduire significativement ces disparités. Les mises en service intervenues avant 2004 (A89, A77, A75) ont nettement plus contribué au désenclavement des zones mal desservies que les portions mises en service depuis cette date (Est de la Manche, Nord de l'Orne, Eure, frontière Ardennes, Nièvre, Charente, Dordogne, Creuse, une partie du Gard et de la Lozère et sud de l'Ariège). Les départements d'Île-de-France, du Rhône (Lyon), du Bas-Rhin (Strasbourg) et des Alpes-Maritimes (Nice) ont des niveaux d'accessibilité multimodale⁶ aux régions européennes très supérieurs à la moyenne européenne. Au niveau de l'ensemble de l'Union européenne, l'amélioration globale de l'accessibilité entre 2001 et 2006 a surtout bénéficié aux régions des marges Est et Sud-Ouest.

Figure 11 : évolution de l'accessibilité aux échangeurs autoroutiers sur la période 2000-2009



Réseau autoroutier et routier 2x2 voies

- Réseau structurant en 2000
- Extension du réseau entre 2000 et 2004
- Extension du réseau entre 2004 et 2009

Extension de l'accessibilité des communes à une autoroute ou une route 2x2 voies, en moins de 45 mn

- Commune accessible en 2000
- Commune accessible en 2004
- Commune accessible en 2009
- Commune éloignée de plus de 45 mn d'une autoroute ou d'une route 2x2 voies

Source : CGDD/SEEIDD - Sétra - CETE du Sud-Ouest, 2010. Datar, Observatoire des territoires, 2011.

⁶ L'indicateur d'accessibilité multimodale potentielle, mis au point par la Datar, est une mesure synthétique de l'éloignement de la population des régions européennes entre elles. L'éloignement est mesuré par la distance-temps la plus courte entre régions en combinant les modes de transport aérien, routier et ferroviaire. La notion d'accessibilité potentielle retient l'idée selon laquelle l'attractivité d'un territoire serait proportionnelle à sa population et décroîtrait avec la distance qu'il faut parcourir pour l'atteindre.

ZOOM SUR...

Les grandes évolutions des transports depuis 1990

Les volumes de **marchandises transportées** se sont accrues jusqu'en 2007 plus rapidement que le PIB (+ 54 % entre 1990 et 2007 pour le transport de marchandises, contre + 38 % pour le PIB) ; la crise financière de 2008 et le retournement de la demande ont entraîné une diminution des volumes transportés, alors que le PIB stagnait (- 13 % entre 2007 et 2012 pour le transport de marchandises, + 0,5 % pour le PIB). De son côté, le volume de **transport de personnes** s'est accru plus rapidement que la population (+ 32,5 % entre 1990 et 2012 pour le transport de voyageurs, avec une augmentation de la population de 12,5 %). En 2012, le transport de marchandises en France se situe, à un niveau inférieur à celui de 1999. Le transport de voyageurs continue d'augmenter, à un rythme cependant moins rapide que sur la période 1990-2000. Le transport routier, favorisé par un coût direct d'utilisation bas (pas ou peu de paiement des infrastructures pour les usagers) s'est fortement développé au détriment des autres modes de transport. D'autres facteurs expliquent la suprématie des transports routiers.

Transport de marchandises

Les évolutions du transport terrestre de marchandises sont en partie liées à celles relativement faibles des échanges maritimes. Les modes de transport sont affectés par l'évolution des marchandises transportées.

Faible progression des marchandises traitées dans les ports français

Situés à l'interface de routes maritimes et des réseaux de transports multimodaux, les ports sont un point crucial d'approvisionnement. Le transport maritime français, en amont ou en aval du transport intérieur routier, fluvial ou ferroviaire, a peu augmenté depuis 1990 (13 % entre 1990 et 2012, 29 % entre 1990 et 2007), nettement moins rapidement que dans les principaux autres ports de mer du Nord : entre 1995 et 2012, les tonnages du Havre et de Dunkerque ont augmenté de 18 et 21 %, celui de Marseille est resté stable, tandis que ceux de Rotterdam, Anvers et Hambourg augmentaient respectivement de 50 %, 70 % et 82 %. L'évolution des types de marchandises traitées a entraîné celle des conditionnements : multiplication par 2,5 du transport par conteneur qui reste cependant faible en France (28 % des marchandises traitées en 2012 contre 11 % en 1990). Le développement des grands conteneurs (cf. inauguration en mai 2013 du navire porte-conteneurs Jules Verne le plus gros du monde) en provenance d'Asie a des incidences directes sur le transport routier de marchandises.

L'évolution des marchandises transportées explique en partie l'essor du routier

Avec l'évolution de l'appareil productif et de la demande de consommation finale, le type de marchandises transportées s'est modifié. La baisse de la consommation de charbon (31,7 millions de tonnes en 1990, 15,9 millions en 2011), celle de la production d'acier (- 16,4 % entre 1990 et 2012) et sa délocalisation en bord de mer exigent moins de transport terrestre. Inversement, l'essor de la production de biens de consommation courante, la poursuite du développement de

la production en flux tendus et l'accroissement de la distribution ont entraîné une multiplication par 1,5 du transport de produits manufacturés dont le vecteur traditionnel, la route, s'est renforcé (75 % en 1990, 86 % en 2007). Le transport ferroviaire, encore relativement bien placé pour certains produits en 1990, a perdu des parts de marché au profit de la route ou du fluvial. C'est le cas notamment des matériaux de construction et des produits agricoles et alimentaires dont respectivement 17 % et 24 % étaient transportés par train en 1990 et seulement 10 % et 12 % en 2007.

Augmentation du transport routier au détriment du transport ferroviaire

Alors qu'elle représentait 21 % des transports terrestres de marchandises en 1990, la part du ferroviaire est stabilisée à 10 % depuis 2010. Celle du transport routier est passée de 77 % à 88 %, et celle du transport fluvial de 2,8 % à 2,4 %. Depuis 1990, le transport ferroviaire de marchandises a baissé de 36 %. La mise en place récente d'autoroutes ferroviaires peine à redynamiser ce mode de transport. Deux liaisons sont en service en France : l'autoroute ferroviaire alpine traversant les Alpes de la France vers l'Italie depuis 2003 sur 175 km transporte 25 000 véhicules par an (en 2012) ; la liaison entre Perpignan et Luxembourg effective depuis 2007 sur une distance d'environ 1 000 km transporte 56 000 véhicules par an (en 2012). Le transport routier a augmenté de 44 % depuis 1990. L'ouverture européenne a induit une contrainte sur les prix qui a favorisé son développement. La charge utile tend à s'accroître : les véhicules de plus de 9 tonnes de poids total représentent aujourd'hui plus de 51 % du parc contre moins de 41 % en 1998. Plus de 48 % des véhicules ont moins de 5 ans en 2012, contre 41,5 % en 1997.

Transport de voyageurs

L'évolution de la mobilité des personnes est plus régulière et, au total sur toute la période, un peu plus forte que celle des marchandises (32,5 % pour les voyageurs contre 27,8 % pour les marchandises). Le transport individuel en voiture particulière est prépondérant et son poids n'a pratiquement pas bougé depuis 1990 ; il est passé par un maximum en 2003 et diminué depuis (85,3 % des voyageurs-km en 2003, contre 83,0 % en 1990 et 82,7 % en 2012).

La mobilité locale toujours dominée par le transport individuel

Sur la période 1982-2008, la mobilité locale est stable, tant en nombre de déplacements qu'en terme de temps passé dans les transports. Le nombre moyen de déplacements locaux quotidiens est passé de 3,34 en 1982 à 3,16 en 1994 et 3,15 en 2008 avec une durée moyenne qui s'allonge (16,4 minutes en 1982, 17,3 en 1994 et 17,9 en 2008) : stabilité, voire diminution du nombre de déplacements quotidiens.

La voiture est le mode de déplacement local dominant : 65 % des déplacements et 83 % des distances parcourues en 2008, contre respectivement 63 % et 82 % en 1994. L'usage de la voiture se stabilise dans les grands pôles urbains régionaux et





recale dans les centres villes et dans l'ensemble de l'agglomération parisienne ; ailleurs, où 3 déplacements sur 4 s'effectuent en voiture, il continue d'augmenter.

Les transports collectifs pour les usages locaux ont augmenté de 45 % depuis 1990, surtout portés par les transports ferrés (+ 56 %) avec la mise en service de nombreux réseaux de tramways ou métro depuis 1990 (Île-de-France 1992, 1997, 2006 puis 2012 ; Strasbourg 1994 ; Montpellier 2000 ; Lyon 2001 ; Bordeaux 2003 ; etc.). Le transport par les tramways et métro de province a été multiplié par 3,1, celui par TER (assimilé ici à du transport local) étant lui multiplié par 2,3.

Train et avion reviennent dans les déplacements à longue distance

La mobilité de longue distance (à plus de 80 km du domicile) s'accroît avec l'augmentation de la population et la fréquence des déplacements : 179 millions de voyages à plus de cent

kilomètres avec au moins une nuitée passée hors du domicile par les Français de quinze ans et plus en 2012 contre 112 millions en 1999. La voiture reste majoritaire : 67,3 % du nombre de déplacements se font en voiture en 2012 (69,9 % en 1999).

Entre 1990 et 2012, les transports collectifs de longue distance mesurés en voyageurs.km ont augmenté de 29,7 %. En recul jusqu'en 1993, le transport ferroviaire a augmenté de 31,7 % sur la période 1990-2012 ; le transport par LGV, porté par le développement des lignes nouvelles (Paris-Lille 1994, Eurostar 1994, Thalys 1997, TGV Est 2007 ; etc.), a été multiplié par 3,6, tandis que le transport sur les autres grandes lignes a baissé de 73 %. Le transport aérien, après une forte croissance entre 1990 et 2000, a connu un repli jusqu'en 2005 du fait de la concurrence des LGV ; depuis, avec le développement des liaisons à bas prix, il se redynamise.

Pour en savoir plus...

Bibliographie

• Medde-CGDD-SOeS, 2014. – **Chiffres clés du transport** – édition 2014 – 28 p. (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/publications/p/2113/873/chiffres-cles-transport-edition-2014.html>)

• Medde-CGDD-SOeS, 2013. – **Les comptes des transports** – Paris : SOeS. (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1924/874/ensemble-comptes-transports.html>)

Pour en savoir plus...

Bibliographie

- Bigard M., Durieux E., 2010. – **Occupation du territoire et mobilités : une typologie des aires urbaines et du rural** in La France et ses régions – Paris : Insee – pp.29-39. (http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ref/fsr10d.PDF)
- Datar, 2013. – **Dynamiques, interdépendance et cohésion des territoires** (*rapport de l'Observatoire des Territoires 2011*) – Paris : La Documentation française – 232 p. (<http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/a-propos/rapport>)
- Datar, Maison de la géographie de Montpellier, Rozenblat C., Cicille P., 2003. – **Les villes européennes : Analyse comparative** – Paris : La Documentation Française – 94 p.
- Eurostat, 2010. – **Annuaire régional d'Eurostat** – Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne – 264 p. (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-HA-10-001/FR/KS-HA-10-001-FR.PDF)
- Hecquet Vincent, 2013. – « **Emploi et territoires de 1975 à 2009 : tertiarisation et rétrécissement de la sphère productive** », *Économie et Statistique*, n°462-463 – pp.25-68 (http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ES462B.pdf)
- Insee, Brutel Chantal, Levy David, 2012. – « **Le nouveau zonage en bassins de vie de 2012 : Trois quarts des bassins de vie sont ruraux** », *Insee Première*, n°1425, décembre 2012 – 4 p. (<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1425/ip1425.pdf>)
- Insee, Floch Jean-Michel, Levy David, 2011. – « **Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 : Poursuite de la périurbanisation et croissance des grandes aires urbaines** », *Insee Première*, n°1375, octobre 2011 – 4 p. (<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1375/ip1375.pdf>)

- Insee, Brutel Chantal, Levy David, 2011. – « **Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010, 95 % de la population vit sous l'influence des villes** », *Insee Première*, n°1374, octobre 2011 – 4 p. (<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1374/ip1374.pdf>)
- Insee, Léon Olivier, 2010. – « **La population des régions en 2040, Les écarts de croissance démographique pourraient se resserrer** », *Insee Première*, n°1326, décembre 2010 – 4 p. (<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1326/ip1326.pdf>)
- Insee, Lacroix Stève, 2010. – « **Les conséquences de la crise sur l'emploi dans les régions** », *Insee Première*, n°1295, mai 2010 – 4 p. (<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1295/ip1295.pdf>)
- Insee, 2014. – **Trente ans de vie économique et sociale** – Édition 2014 – Paris : Insee – 160 p. (coll. *Insee Références*). (http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/sommaire.asp?ref_id=HISTO14)
- Laganier J., Vienne D., 2009. – « **Recensement de la population de 2006 : La croissance retrouvée des espaces ruraux et des grandes villes** », *Insee Première*, n° 1218, janvier 2009 – 6 p. (<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1218/ip1218.pdf>)
- Latts, Géographie-Cités, IGEAT, IGUL, LVMT, 2011. – **Analyse comparée des métropoles européennes** (*rapport final pour la Datar, juin 2011*) – 331 p.
- UMR Géographie-Cités, 2011. – **Systèmes urbains et métropolitains - tome 1** (*rapport final pour la Datar*) – 111 p.

Sites internet utiles

- Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) : www.datar.gouv.fr
- Insee : www.insee.fr
- Observatoire des territoires : <http://www.datar.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr>