



HAL
open science

ROUTES : UN RÉSEAU EN ETOILE, SOURCE D'ENCLAVEMENT

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. ROUTES : UN RÉSEAU EN ETOILE, SOURCE D'ENCLAVEMENT. Les Echos : le quotidien de l'économie, 2002, pp.6-14. halshs-01306650

HAL Id: halshs-01306650

<https://shs.hal.science/halshs-01306650>

Submitted on 26 Apr 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Routes

40
ans

Un réseau en étoile, source d'enclavement

Si le réseau autoroutier français n'a cessé de progresser en nombre et qualité, les inégalités territoriales restent toujours les mêmes ou presque.

« Tout change et rien ne bouge » ! Cette formule peut résumer de façon simplifiée la réalisation du réseau autoroutier en France. Certes, depuis les années 1960, les infrastructures de la France ont enregistré divers changements structurels tels que l'aménagement du Languedoc-Roussillon, les lignes à grande vitesse, les aménagements pour l'or blanc (la neige), la construction de nouveaux ports de plaisance, des aéroports nouveaux (Charles-de-Gaulle, à Roissy, Saint-Exupéry, à Lyon) ou considérablement agrandis (Marseille, Nice, par exemple). Mais, visuellement, le changement le plus significatif tient à la réalisation d'un réseau autoroutier qui passe de 945 kilomètres en 1970 à

10 183 en 2002 (voir cartes ci-dessous et page 7), soit dix fois plus, avec pour conséquence une densité autoroutière enregistrant la même augmentation. Mais la montée en puissance, c'est-à-dire en nombre de kilomètres, de ce réseau s'est d'abord inscrite dans une logique géographique assez semblable aux infrastructures du XIX^e siècle et de la première moitié du XX^e.

La voie Lille-Paris-Lyon-Marseille

Il faut attendre une loi du 18 avril 1955 pour voir régi le concept d'autoroute. Ce terme définit des routes à chaussées séparées, à accès limité à quelques projets d'échanges avec la voirie ordinaire, sans aucun croisement à niveau

d'autre voie. Les premières réalisations portent sur une ligne LPLM, c'est-à-dire Lille-Paris-Lyon-Marseille, reliant les quatre agglomérations françaises les plus peuplées, avec l'A1, l'A6 et l'A7. En dehors de cette voie Nord-Sud qui traverse la France, les quelques autres kilomètres autoroutiers représentent peu. Seuls deux tronçons sont d'une longueur significative, le début de l'A13 – issu de la première autoroute construite en 1941 de Saint-Cloud à Orgeval – qui relie presque Paris à Rouen, et l'A8, qui longe la Côte d'Azur sans aller jusqu'à traverser le Var. Ailleurs, les kilomètres autoroutiers ou les liaisons à deux fois deux voies relèvent de l'homéopathie avec quelques kilomètres à Metz, à Strasbourg, à Bordeaux, à Tours ou à Saint-Étienne. Il s'agit, pour ces quelques agglomérations, d'autoroutes de dégagement ou de contournement. En conséquence, même en

1970, il est inapproprié de parler d'un « réseau », d'un ensemble d'infrastructures autoroutières organisées puisque la France ne dispose que d'une liaison concernant Paris et les trois autres principales agglomérations de l'Hexagone.

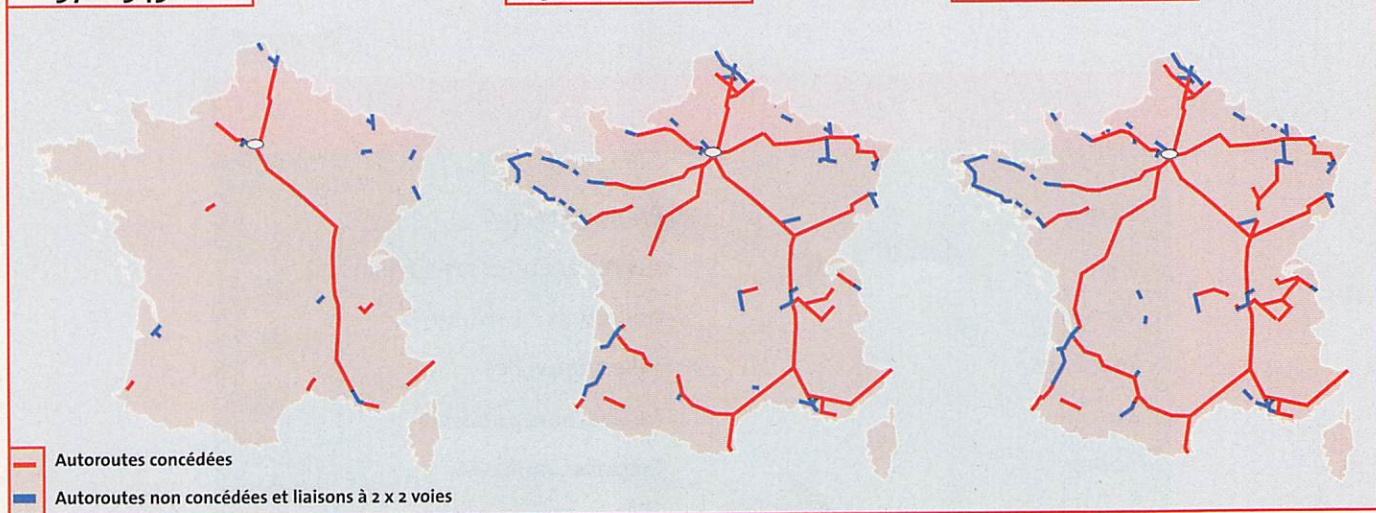
Dix ans plus tard, à la fin des années 1970, le terme réseau n'est plus impropre compte tenu de la multiplication par cinq du nombre de kilomètres d'autoroutes, atteignant 4 700 kilomètres en 1980, et de l'organisation qui se dégage de leur géographie. Le réseau des autoroutes, concédées pour l'essentiel, ne présente guère de nouveautés dans son maillage. Les routes nationales de l'ère industrielle, organisées en étoile à partir de la capitale, comme les lignes ferroviaires, avaient mis Paris au centre de l'impulsion nationale. Les premiers choix autoroutiers chaussent des bottes semblables et sont tournés ➔

Évolution du réseau autoroutier

1970 : 945 km

1980 : 4 700 km

1985 : 4 930 km



(Source : Ministère des Transports, Direction des routes)

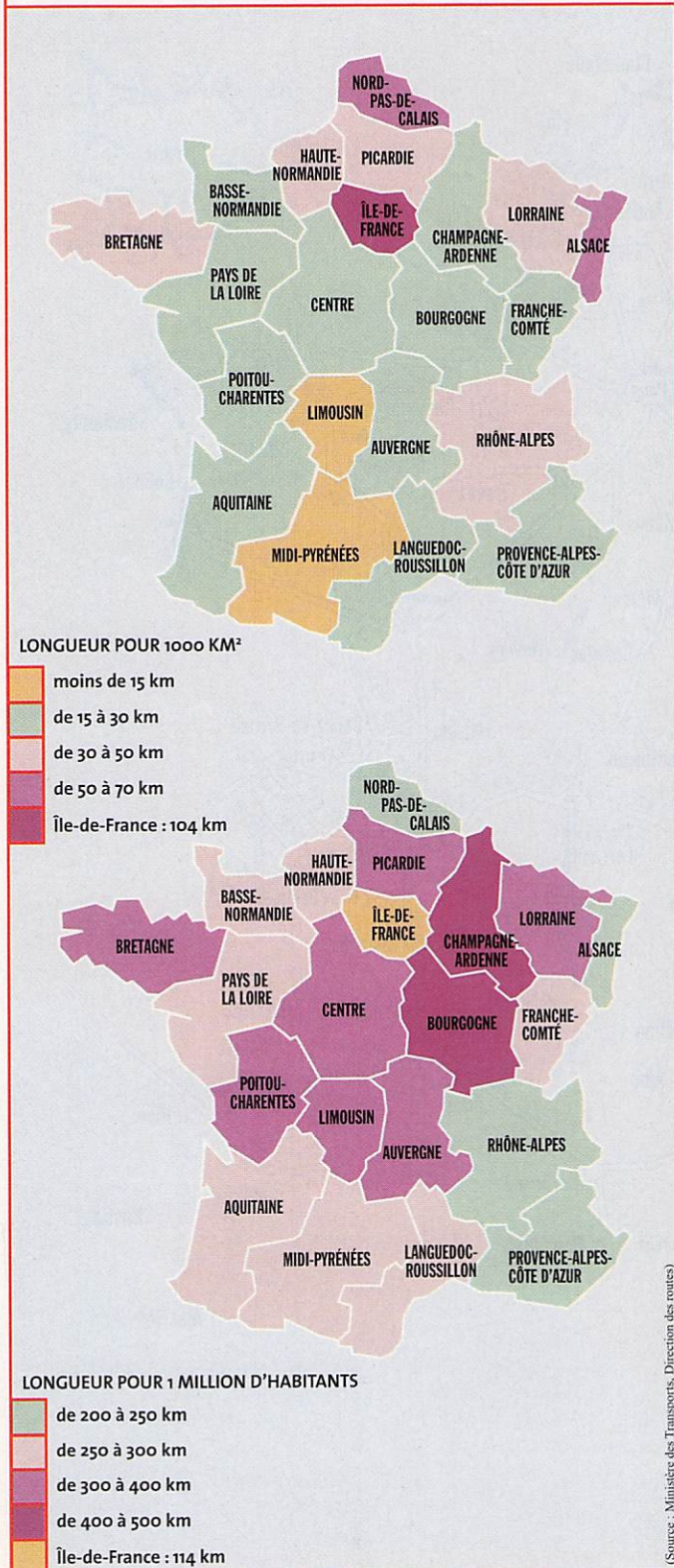
Un réseau multiplié par dix en trente ans.

Le réseau autoroutier au 1^{er} janvier 2002



Seule exception Est-Ouest en 1970 :
l'autoroute A62 Bordeaux-Toulouse.

Densité d'autoroutes et de nationales



→ essentiellement vers Paris. L'idée de réfléchir à une saine irrigation du territoire en entreprenant une structuration du réseau incluant des directions Ouest-Est ne transparait pas. Autrement dit, la France n'imagine pas un système d'autoroutes de liaison entre villes et régions et se conforme à la conception radiale traditionnelle centrée sur Paris. Seules quelques réalisations n'entrant pas dans ce schéma voient le jour, mais elles représentent fort peu relativement à la conception étoilée traditionnelle. Il s'agit de Bordeaux-Toulouse (A62), reliant les cinquième et sixième agglomérations dans le classement démographique, juste après les quatre agglomérations de la ligne LPLM. Lille est arrimée au réseau autoroutier du Benelux, Metz à l'Allemagne et Bayonne à l'Espagne.

Au milieu des années 1980, une nouvelle orientation est impulsée afin de lancer des projets hors réseau en étoile. Et, vingt ans plus tard, en 2002, le nombre de kilomètres d'autoroutes a doublé, dépassant les 10 000. Héritage des conceptions initiales, l'essentiel continue de s'inscrire dans les radiales. Les transversales, qui permettraient une meilleure irrigation du territoire, ne représentent toujours que peu, malgré de premiers efforts avec l'A26 Calais-Troyes, via Saint-Quentin et Reims, ainsi que l'avancée de l'autoroute des estuaires (Boulogne-Rouen-Caen-Nantes) et de l'A89 Clermont-Ferrand-Bordeaux. Dans la

région Rhône-Alpes, on remarque à la fois l'effet or blanc et la nécessité de relier la capitale des Gaules à l'agglomération internationale de Genève. Le Massif central se désenclave, mais principalement selon une logique radiale avec l'A20, l'A71 et l'A75, qui doivent être respectivement complétées par le passage de Cahors et par le viaduc de Millau (ouverture envisagée entre fin 2004 et janvier 2005).

Si les changements dans la trame des transports routiers terrestres sont limités, il importe de souligner ce qui n'apparaît pas dans les cartes, une réussite singulière, mais méconnue car jamais citée : des autoroutes françaises d'une qualité incomparablement supérieure à celle des autres pays occidentaux (mode de revêtement, aires d'arrêt bien aménagées, respect du paysage dans la configuration des voies, protection de la faune et de la flore).

Les déterminants démographiques

L'analyse du réseau d'autoroutes et de routes nationales à chaussées séparées peut s'effectuer par deux mesures consistant à examiner sa densité : densité par rapport à la superficie des régions, densité par rapport à la population (voir cartes ci-contre). Bien que son intitulé ne le laisse pas présager, la première méthode offre une logique démographique. En effet, l'Île-de-France, région ayant la densité de population la plus grande de France (914 habitants/km²), →

Les concessions reflétaient un objectif de rentabilité rapide plutôt que d'aménagement du territoire.

→ compte aussi la densité autoroutière la plus élevée : 104 kilomètres pour 1 000 km². En deuxième place, on trouve deux régions frontalières connaissant chacune une densité de population élevée, double (Alsace) ou triple (Nord-Pas-de-Calais) de la moyenne nationale. La corrélation entre la densité autoroutière rapportée à la superficie et la densité de population demeure en partie valable pour les autres régions. Néanmoins, les régions Champagne-Ardenne, Bourgogne et Auvergne sont plutôt relativement avantagées et Provence-Alpes-Côte d'Azur plutôt désavantagée, mais la densité moyenne d'autoroutes pour 1 000 km² des Pays de la Loire ou du Languedoc-Roussillon est logique, de même que la moindre densité du Limousin ou de Midi-Pyrénées.

Cette corrélation confirme que le réseau autoroutier français s'est aligné sur les inégalités démographiques sans guère de volonté de discrimination positive en faveur des régions à évolution défavorable de leur peuplement. Un tel constat s'explique notamment par les choix opérés en matière de concession, qui impliquaient un objectif de rentabilité rapide plutôt qu'une logique d'aménagement du territoire.

Le déterminant géographique

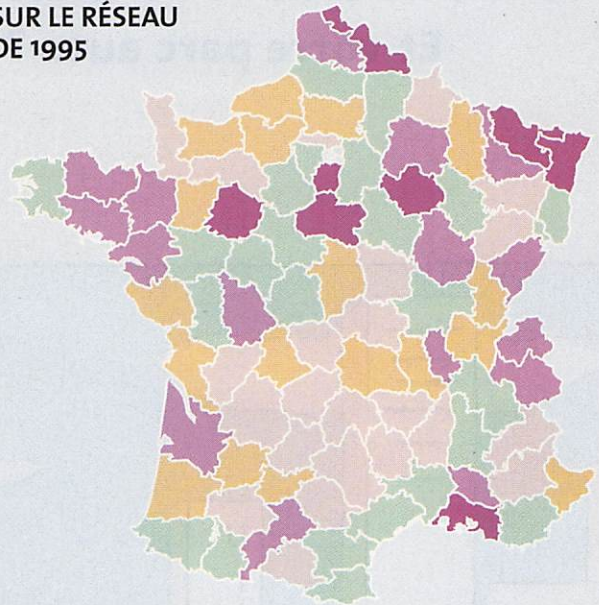
Rapportant, selon la seconde mesure, les kilomètres d'autoroutes et de routes nationales à chaussées séparées à 1 million d'habitants, la densité autoroutière s'inscrit

moins dans une logique de peuplement que dans une logique géographique. Si l'on exclut Paris, qui se trouve dans une situation singulière en raison de son caractère de région urbaine, le rôle européen de deux régions reliées de façon radiale avec Paris et assurant des liaisons entre le Sud et le Nord de l'Europe apparaît clairement : il s'agit de Champagne-Ardenne et de la Bourgogne qui bénéficient des longueurs d'autoroutes pour 1 million d'habitants les plus élevées, soit 400 à 500 km. Il s'agit aussi, dans une moindre mesure, de la Lorraine. Ensuite, deux régions se trouvent à un niveau moyen de densité d'autoroutes car leur proximité avec Paris les conduit à être traversées par plusieurs radiales partant de la capitale. Mais une densité élevée d'autoroutes pour 1 million d'habitants n'est pas nécessairement favorable, par exemple lorsque les points d'échanges se marient mal avec la réalité régionale, ou lorsque l'utilisation de l'autoroute privilégie une fonction pure de transit, à l'instar de la Picardie pour l'autoroute A1 Paris-Lille. La Bretagne se classe également au niveau moyen en raison du plan routier breton, ainsi que le Limousin et l'Auvergne par suite d'un faible peuplement. Les régions du Sud-Est sont moins bien placées parce qu'elles présentent une population relativement élevée et des réalisations autoroutières en panne (finition de l'A51 et projet France-Italie via le projet aujourd'hui enterré du tunnel du Mercantour).

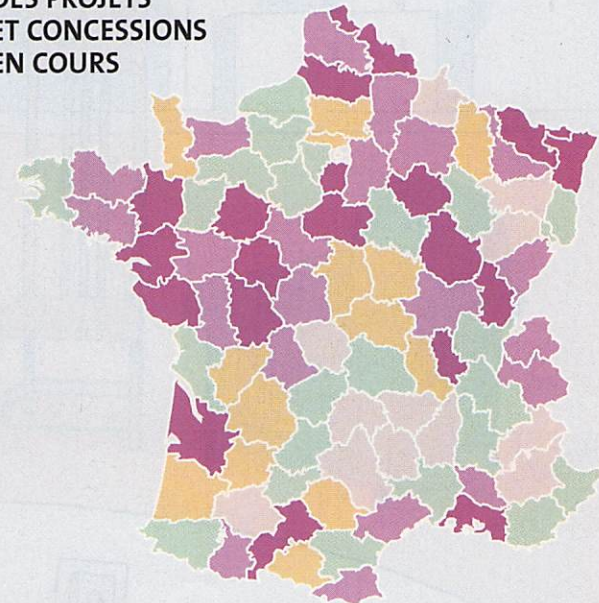
Calculée selon deux méthodes,

Qualité de desserte des liaisons intervilles*

SUR LE RÉSEAU DE 1995



À L'ACHÈVEMENT DES PROJETS ET CONCESSIONS EN COURS



VITESSES COMPRIS ENTRE

	48 et 65 km/h
	65 et 70 km/h
	70 et 75 km/h
	75 et 80 km/h
	80 et 95 km/h

* Durées moyennes des parcours d'accès aux principales villes rapportées aux distances à vol d'oiseau

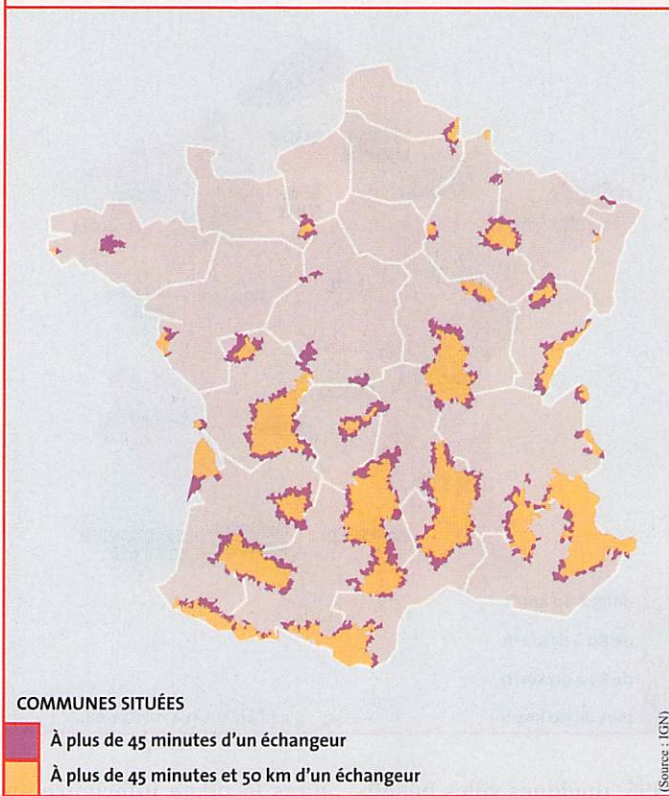
En 1995, seules Orléans, Lille, Metz, Strasbourg et Marseille bénéficiaient de liaisons intervilles rapides.

la densité d'autoroutes provient du croisement des logiques géographique et démographique. Quant au réseau, la méthode de concession généralement utilisée, avec des durées relativement courtes et des obligations réduites en matière d'aménagement du territoire, ne pouvait guère aboutir à un résultat global très différent de l'approche radiale mise en vigueur en France il y a plusieurs siècles avec le pavé du roi.

Les inégalités territoriales dans les liaisons intervilles

En outre, la desserte des villes demeure très inégale en France, comme le mettent en évidence les cartes page 10, ci-contre et page 14 où les départements représentent la situation des liaisons de la

Desserte des communes en 2000



ville préfecture. La première carte prend en compte des données de 1995 et la seconde extrapole à l'achèvement des projets et concessions en cours (voir cartes page 10), donc à une date variable selon les durées de réalisation.

La prime à certaines capitales régionales

En 1995, cinq capitales régionales – Orléans, Lille, Metz, Strasbourg et Marseille – bénéficient de liaisons intervilles rapides, estimées entre 80 et 95 km/h. Seules trois préfetures départementales – Le Mans, Évry et Troyes – se trouvent à ce niveau de vitesse le plus élevé.

Au deuxième niveau de vitesse, entre 75 et 80 km/h, on trouve d'abord neuf autres capitales régionales : Toulouse, Bordeaux, Poi- ➔

Une méthodologie conforme à l'histoire

La question des liaisons entre les territoires se trouve au cœur de l'histoire de France. En 1789, l'Assemblée constituante ayant à arrêter la nouvelle circonscription départementale écarta le système géométrique utilisé aux États-Unis et prôné par Le Trosne ou, sous une forme plus assouplie, par Condorcet et Sieyès. Le souhait des Physiocrates guida finalement l'Assemblée, avec l'idée de circonscriptions divisées de façon telle qu'on puisse se rendre au chef-lieu en une journée (de cheval à l'époque), elles-mêmes divisées en arrondissements et districts où l'on puisse se rendre et en revenir dans la journée. Ce rappel historique permet de souligner que les notions d'espace-temps et de mobilité ne sont pas une découverte contemporaine. De même pour la notion de polarisation. Les Constituants adhéraient pleinement à cette logique selon laquelle le département et l'arrondissement étaient centrés sur un pôle. Les exceptions montrent le souci d'appliquer le principe

des Physiocrates. Ainsi, Cahors se situe bien au centre du département du Lot dans son périmètre de 1790. Ce n'est qu'après la création d'un nouveau département, le Tarn-et-Garonne, en 1806 par Napoléon, que Cahors se trouve légèrement décentrée puisque les communes méridionales du Lot sont désormais rattachées au Tarn-et-Garonne. Autre exemple, Brignoles est choisie comme première préfeture du Var, ce qui déroge à la règle. Dès le début du XXI^e siècle, un nouveau choix est effectué, avec Draguignan, beaucoup plus centrale dans un département du Var qui s'étend alors jusqu'à la rive droite du Var, donc jusqu'aux limites du comté de Nice.

Avec les révolutions des transports intervenues depuis 1790, et l'urbanisation qui a généralement accru considérablement la proportion des habitants de l'agglomération de la préfeture dans la population totale des départements, la logique de l'espace-temps doit être analysée moins à l'intérieur

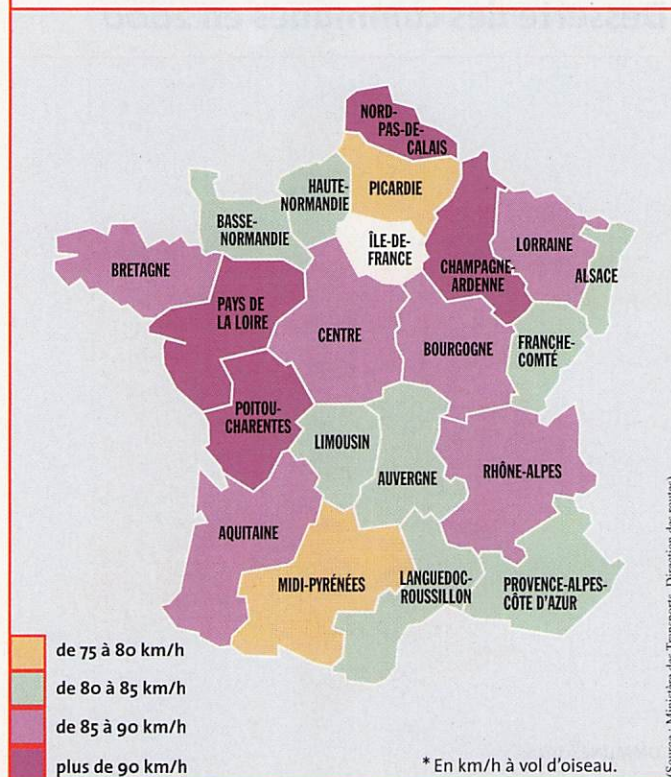
des départements que dans les liaisons des préfetures entre elles. C'est pourquoi le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement s'est attaché à mesurer la qualité des liaisons interpréfetures selon trois logiques géographiques. Il s'agit d'abord de considérer la vitesse moyenne possible de desserte entre une préfeture et les préfetures des départements limitrophes. Par exemple, une vitesse moyenne de desserte est calculée entre d'une part Blois et d'autre part, Bourges, Châteauroux, Tours, Le Mans, Chartres et Orléans. Une deuxième mesure porte sur la vitesse moyenne d'accès à la capitale régionale. Une troisième mesure concerne la vitesse moyenne d'accès à Paris. La synthèse de ces trois mesures permet le calcul des durées moyennes de parcours d'une préfeture aux principales villes (préfetures limitrophes, préfeture régionale et Paris). Il importe cependant de préciser que les durées sont calculées hors charges de trafic et congestion (voir cartes pages 12 et 14).

→ tiers, Nantes, Rennes, Reims, Besançon, Dijon et Lyon. Les préfectures départementales situées dans la même fourchette de vitesse s'inscrivent dans des logiques spécifiques. Le succès du plan routier breton bénéficie à Saint-Brieuc et à Vannes. Le Pas-de-Calais s'inscrit dans une région où la densité d'autoroutes est élevée, ce qui est logique compte tenu de la densité de population de ce département. Nancy, qui dispose par exemple du siège du rectorat de l'académie de Nancy-Metz ou de la direction régionale de l'Insee, est davantage une capitale régionale *bis* qu'une préfecture uniquement départementale. Les deux Savoie, pour leur part, disposent d'un équipement routier s'inscrivant dans leur besoin touristique (accès à l'or blanc amélioré pour les Jeux olympiques d'Albertville en 1992) et dans une logique de métropolisation rendant indispensable un réseau efficace vers Genève.

La France mal desservie

Au troisième niveau de vitesse, entre 70 et 75 km/h, se situent deux capitales régionales, Montpellier et Amiens. Les capitales régionales les plus mal reliées – soit Limoges, Clermont-Ferrand, Caen et Rouen – se trouvent au quatrième niveau, entre 65 et 70 km/h de vitesse. Un tel classement, par exemple pour Caen et Limoges, est cohérent puisque Guéret et Tulle d'une part, Alençon et Saint-Lô d'autre part sont dans la fourchette la plus basse, inférieure à 65 km/h. Ainsi s'opposent bien, en

Vitesse moyenne d'accès à Paris*



1995, quelques villes bénéficiant d'espaces-temps plus favorables, correspondant grosso modo aux métropoles d'équilibre, et une France mal desservie. Cette dernière recouvre d'abord un Massif central étendu à son avancée du Morvan et au Périgord. Cet ensemble géographique compte, il est vrai, des départements dont le peuplement est limité. Mais les choix routiers, en accentuant l'enclavement relatif, se révèlent défavorables à la dynamique démographique. Par exemple, la mise à deux fois deux voies de la route nationale 88 Lyon-Toulouse, via Rodez, demeure un projet considérablement retardé, expliquant partiellement le classement de l'Aveyron dans la plage inférieure des durées moyennes. Autres exemples, la Corrèze et la Dordogne sont également

dans la plage inférieure en 1995, d'autant que la future autoroute A89 Clermont-Ferrand-Bordeaux n'en est alors qu'à ses balbutiements.

Ce Massif central élargi et mal desservi forme un quadrilatère Tarn-Charente-Nièvre-Ardèche comprenant treize départements situés au plus lent niveau de desserte et qui n'exclut que les deux capitales régionales (Limoges et Clermont-Ferrand) et Saint-Étienne. Les autres villes mal desservies se trouvent dans les Pyrénées (Ariège) ou à proximité (Gers) et dans les Alpes, où les retards apportés à l'A51 continuent de pénaliser les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence. À cette liste des plus faibles durées moyennes s'ajoutent la Haute-Saône, partie la moins dense de la région Franche-Comté – avec une

RN19 qui ne bénéficie pas d'un aménagement à deux fois deux voies –, les Vosges en Lorraine, les Ardennes en Champagne-Ardenne et deux des trois départements de Basse-Normandie : la Manche et l'Orne. La présence du Val-d'Oise dans ce mauvais classement est un peu moins compréhensible. En réalité, le faible résultat de la durée moyenne de desserte de ce département périurbain doit être relativisé du fait de la complexité du réseau francilien et de la qualité médiocre de ses relations avec des villes limitrophes comme Évreux ou Beauvais.

Après un demi-siècle de politique d'aménagement du territoire, les inégalités de desserte demeurent fortes, les préfectures des départements les plus ruraux présentant la situation la plus défavorable. Autrement dit, les choix autoroutiers ou routiers n'ont ni compensé les désavantages initiaux, ni créé de discriminations positives en faveur de territoires ayant initialement une qualité de desserte moindre. L'amélioration qualitative semble plutôt s'être conformée à la situation existante, renforçant les processus de métropolisation.

Le futur des inégalités

Cette situation d'inégalité de qualité de desserte des liaisons intervilles constatée en 1995 est-elle à même d'évoluer à l'avenir de façon significative avec la réalisation des projets et concessions en cours ? Comme le montre la seconde carte page 10, les durées moyennes de desserte sont en voie d'amélioration, le →

La distribution de carburants a suivi la révolution commerciale au profit de la grande distribution.

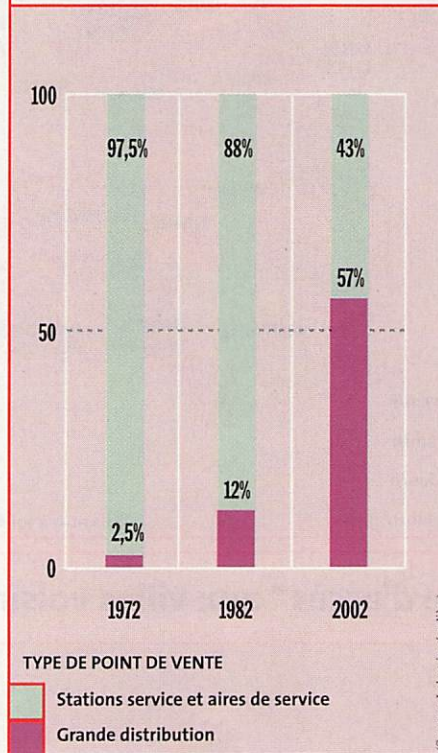
La concentration des stations-service

Depuis trente ans, la géographie des stations-service a connu un changement radical. Le réseau routier classique s'est trouvé délaissé en faveur des voies autoroutières et des parkings de la grande distribution (voir graphiques ci-contre et ci-dessous).

Chute des stations sur route

En 1971, le réseau routier classique compte environ 40 000 stations-service, ce qui équivaut à une densité de 73 stations-service pour mille kilomètres carrés, soit sur un territoire carré de 32 kilomètres de côté environ. En trente ans, près des trois quarts de ces stations-service traditionnelles ont fermé (souvent à l'instar de l'école, de la boulangerie, du café ou de la poste). En parcourant la France, et tout particulièrement la France rurale, le promeneur attentif devine d'ailleurs ces emplacements où se trouvaient auparavant des pompes à essence. Au 1^{er} janvier 2002, il n'y a plus que 11 070 stations-service sur le réseau routier classique pour l'ensemble de l'Hexagone. Cette baisse considérable résulte d'une double évolution : l'implantation de stations-service dans ce qui est désigné sous le terme d'aires de services, sur les voies autoroutières, dont le nombre de kilomètres

Répartition des types de points de vente de carburant



s'est considérablement accru, et la fantastique croissance de la distribution de carburants par les hypermarchés et les supermarchés. L'accroissement des kilomètres d'autoroute s'est accompagné de l'implantation d'aires de service, même si la densité de telles aires est moindre sur les autoroutes moins fréquentées, où il convient de surveiller de plus près sa jauge de carburant car la prochaine aire peut être très éloignée. En outre, les aires d'autoroutes, avec leurs nombreuses pompes, sont différentes des stations-service des années 1960, dont certaines n'en comptaient qu'une seule.

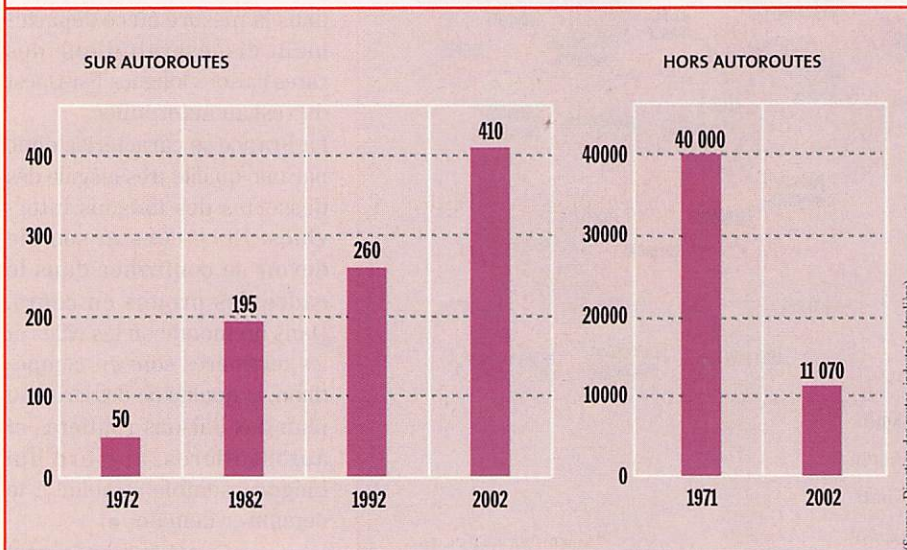
Le nombre d'aires de service d'autoroutes (concédées ou non, routes expresses et déviations ou rocades d'agglomération) s'est multiplié par huit en trente ans, passant de 50 en 1972 à 410 début 2002.

L'essor de la grande distribution

L'autre contrepartie de la baisse des stations-service sur le réseau routier classique tient à l'augmentation des points de distribution de carburants dans la grande distribution. Cette dernière comporte désormais, début 2002, 4 010 points de distribution, dont 1 070 sont rattachés à un hypermarché.

Au total, la distribution des carburants a accompagné la révolution commerciale : en 1972, la grande distribution ne représente que 2,5% de la vente de carburants en France, la quasi-totalité étant assurée par les stations-service et aires de service d'autoroutes. Dix ans plus tard, en 1982, la croissance de la proportion de la grande distribution a été importante, une multiplication de sa part par presque cinq, mais son pourcentage reste très minoritaire. Vingt ans plus tard, début 2002, la grande distribution est majoritaire avec 57% de la distribution du carburant. Cette évolution s'inscrit dans un choix stratégique de la grande distribution qui a considéré la vente de carburants, à une clientèle qui ne peut se rendre dans ses hypermarchés qu'en voiture, comme un produit d'appel.

Nombre de stations service



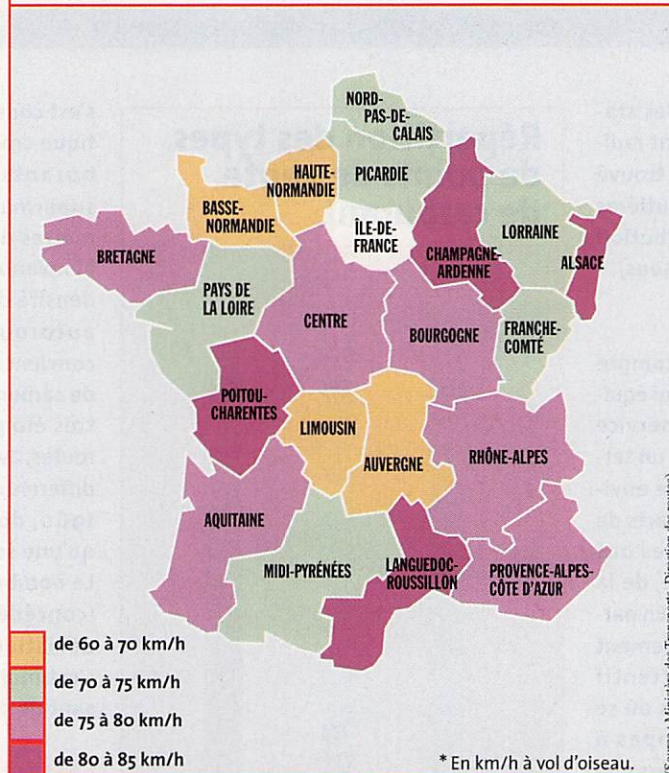
→ nombre de villes se situant dans la fourchette minimale, entre 48 et 65 km/h, diminuant et celui des villes dans la fourchette maximale, entre 80 à 95 km/h, augmentant. L'effet capitale régionale, déjà noté en 1995, s'amplifie, puisque plusieurs d'entre elles atteignent les vitesses moyennes les plus élevées : Toulouse (effet A20 vers le Nord de la région, A68 vers Albi, A66 vers le Sud et A64 vers Tarbes), Bordeaux (effet A63 vers Bayonne, A89 vers Périgueux), Poitiers (mise partielle à deux fois deux voies vers Angoulême), Nantes, Rennes, Dijon et Lyon.

De nouvelles réalisations

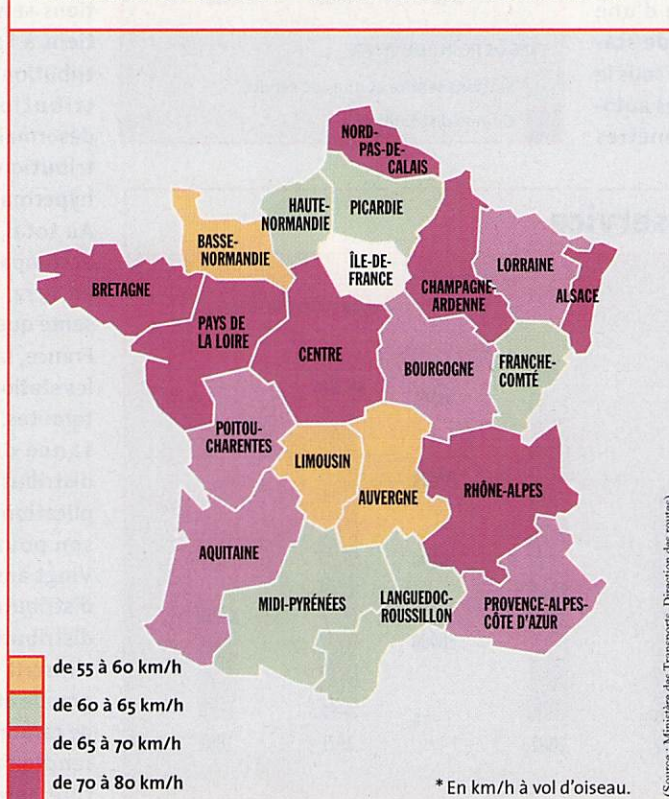
Douze capitales régionales, sur les vingt et une régions continentales, seraient donc dans la fourchette maximum. En outre, certaines des autres capitales régionales devraient améliorer leurs durées moyennes sans toutefois entrer dans la fourchette la plus élevée, comme Montpellier, Limoges, Caen et Amiens. Une telle évolution favorable résulte de nouvelles réalisations telles que l'autoroute A20 Paris-Toulouse pour Limoges (malgré l'absence de progrès de desserte entre les deux capitales régionales Poitiers et Limoges) ou l'A75 pour Montpellier. D'autres villes amélioreront également leur qualité de desserte, comme La Roche-sur-Yon (effet A83 Nantes-Niort et A87 venant d'Angers), Clermont-Ferrand (effet A75), Perpignan, Tarbes, Blois ou Châteauroux.

Pour les préfectures classées au plus faible niveau en 1995, des améliorations de vitesse se-

Vitesse d'accès * aux capitales régionales voisines



Vitesse d'accès * aux villes voisines



ront possibles pour Cahors (effet A20), Périgueux (effet A89), Tulle (effet A89) et Nevers (prolongement de l'A77). Ces différentes évolutions positives ne doivent pourtant pas masquer deux caractéristiques fondamentales. Premièrement, bien que le nombre de villes classées dans la fourchette basse de desserte soit appelé à diminuer de vingt-trois à douze, ce nombre continue de concerner plus de 10% des villes. On mesure ainsi à nouveau le retard apporté à l'idée d'une RN88 à deux fois deux voies pour l'Aveyron, le non-achèvement de l'A51 pour les départements des Alpes centrales et du Sud, et le handicap ci-dessus rappelé pour deux départements de Franche-Comté. Deuxièmement, les inégalités territoriales, après achèvement des projets et concessions en cours, demeurent dans une fourchette aussi large qu'en 1995. Le futur prolonge certaines inégalités passées. Les seuls contre-exemples à noter proviennent de l'avancée de l'A20 et de l'A89, qui peut finir par faire de la Corrèze un nœud central dans la mesure où ce département disposerait d'une des rares liaisons longues Est-Ouest du réseau autoroutier.

La France se caractérise donc par une qualité très inégale des dessertes des liaisons inter-villes. Et ce constat semble devoir se confirmer dans le cadre des projets en cours. Dans un monde où les villes et les territoires sont en compétition, la qualité de desserte, au plan des liaisons routières et autoroutières, aujourd'hui inégale, semble appelée à le demeurer demain. ●

Gerard-François Dumont