

Des transports indispensables au développement du tourisme

Mobilité et réseaux de transports en France : d'une logique régionale à une logique nationale

Logique des flux en fonction des modes de transport



Carte de l'atlas du réseau du Chemin de fer de l'État - 1905

Au XVIII^e siècle, les ports maritimes jouent un rôle important dans l'organisation des transports. Ils se situent à l'intersection du trafic maritime et du trafic fluvial. Néanmoins, voyageurs et marchandises empruntent de plus en plus couramment les voies terrestres dont l'état s'améliore.

Au XIX^e siècle, la route est prépondérante. Permettant une desserte étendue du territoire, elle valorise les villes de l'intérieur. Avec l'apparition du chemin de fer, la capitale est placée au centre du réseau des transports : les grandes lignes partent toutes de Paris.

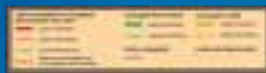
Au XX^e siècle, l'augmentation du temps libre et les évolutions techniques favorisent la mobilité des Français. L'usage de plus en plus répandu de l'automobile permet le maintien d'un réseau routier de qualité. Il reste le meilleur moyen de circuler en tout point de l'espace français.

Parallèlement, dans les années 1980-1990, le développement des autoroutes et du TGV consacre la prééminence de Paris pour la desserte du territoire national.



L'insertion progressive du Centre-Ouest dans le réseau national des transports

Le Centre-Ouest est essentiellement desservi au début du chemin de fer par la Compagnie du Paris-Orléans. Or, ce monopole est contesté par les Charentais qui lancent en 1864 une souscription pour la création d'une nouvelle compagnie ferroviaire. Celle-ci, d'abord axée sur la vallée de la Charente, tend ensuite à se développer le long du littoral entre Loire et Gironde. Mais son réseau, encerclé par les lignes du Paris-Orléans, reste confiné dans une desserte régionale. Loin des grands foyers de développement économique, cette compagnie peu rentable est reprise par l'État en 1878. Celui-ci décide de former un réseau cohérent par échange de lignes avec le Paris-Orléans, et fait de Paris-Bordeaux l'axe central de son réseau.



Le rachat en 1908 des « Chemins de fer de l'Ouest » donne au réseau de l'État une nouvelle dimension. C'est alors la compagnie qui dessert le plus grand nombre de stations balnéaires en France. Elle prend d'ailleurs comme slogan à partir des années 1930 : « l'État, le réseau de la mer et du tourisme ». Cette spécificité disparaît avec l'unification du réseau ferroviaire français en 1937.



L'évolution de l'accessibilité des stations balnéaires (XIX^e-XX^e siècle)

Avant l'avènement du train, les établissements de bains de La Rochelle, Fouras et Royan étaient fréquentés par une clientèle aisée. Venant des villes proches, elle se déplaçait en voiture à cheval ou par bateau (Bordelais à Royan).

L'ouverture des premières lignes ferroviaires dans la région, permet de rapprocher la côte de son arrière-pays. Après quelques années d'exploitation, l'insuffisance du trafic régional pousse le réseau de l'État à se tourner vers le tourisme pour rentabiliser ses lignes. Il investit alors dans le développement des stations (Châtelailon), propose des billets à prix réduits et renforce la fréquence des trains en été. La création à la fin du XIX^e siècle de trains directs entre Paris et les stations

charentaises permet à la Compagnie de l'État de capter la clientèle parisienne jusque-là dépendante du Paris-Orléans. Dans les années 1930, l'autocar moins cher et plus rapide se substitue aux lignes ferroviaires locales. L'après-guerre consacre le triomphe de l'automobile. La première autoroute de la région est ouverte en 1980, reliant Paris à Bordeaux. Son tracé est volontairement détourné de son axe direct (via Angoulême) pour se rapprocher des stations du littoral.

Depuis, la trame autoroutière ne cesse de se densifier. La desserte par TGV de La Rochelle en 1992 et l'aéroport « La Rochelle-Île de Ré » renforcent le lien avec Paris.



TGV en gare de La Rochelle