

Se déplacer en France et en Europe

Dans le monde actuel, la mobilité est devenue une structure de base de l'économie, des sociétés, développés ou non, et donc de l'espace humain. Se déplacer implique un processus de changement de lieu (domicile, travail, loisir ; marchandises ; capitaux). Ces déplacements sont rendus possibles par des infrastructures formant des réseaux de communication constitués d'axes et de nœuds. Les contraintes de vitesse, d'accessibilité organisent les réseaux de transports et ont un impact sur l'organisation des territoires.

I- Deux aéroports : Lyon-Saint-Exupéry et Paris Charles de Gaulle

La France a le réseau aéroportuaire le plus dense d'Europe Russie exceptée, Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle se place au **5^o rang mondial**, Saint-Exupéry se place au **4^o rang français** (derrière Nice) **avec 7,9 millions de passagers**, il est de rang européen.

A) Lyon Saint Exupéry

Construit en 1968, au moment où l'Etat français lance une politique de développement des grands aéroports, le choix du site a été déterminé par 3 critères : proximité de métropoles régionales (Lyon, Grenoble, Saint-Etienne, Chambéry, et d'une ville nouvelle), zone rurale où l'extension est possible, géologie et vents propices.

Il est placé au cœur du réseau français et européen : en situation de carrefour entre Europe du nord et du sud, et du trafic Est-ouest entre péninsule ibérique et Europe Centrale.

Plate-forme multimodale, inter modalité, accessibilité :

- ⇒ Deux pistes, une pour l'atterrissage et une au décollage.
- ⇒ L'ensemble (construit par l'architecte Guillaume Gillet) se constitue d'une gare centrale et de 2 bâtiments aérogares en demi-cercle, le site compte 3 terminaux pouvant accueillir près de 910 millions de passagers, de nombreuses places de parking.
- ⇒ Inter modalité rail/route/air est assurée par la création d'une gare TGV ouverte en 1994 [architecture de Santiago, Calatrava, également artiste plasticien, en forme d'oiseau aux ailes déployées (dans la continuité de ses œuvres zoomorphes) de part et d'autre du « tube 300 » (couloir recouvert en sous-sol dans lequel circulent les TGV) se trouvent les quais comportant chacun deux voies, pouvant accueillir 6 trains simultanés] ; horaires des trains et prix compétitifs se sont peu à peu mis en place ; des navettes quotidiennes relient l'agglomération lyonnaise à l'aéroport depuis 1996, une ligne de tramway (Leslys) doit permettre en 2010 d'assurer une liaison plus rapide que les routes congestionnées ; Grenoble et Chambéry sont également reliées par navettes (Satobus Alpes).

Développement de son attractivité :

- ⇒ Un trafic croissant.
- ⇒ étendre les activités pour susciter le développement économique de la région : être une plate-forme de services (prise en charge avant et après embarquement des passagers, loisirs, culture, hôtel pour homme d'affaires), implication environnementale (abeilles pour sonder la qualité de l'air, politique de gestion des déchets et de l'eau, nuisances sonores).

Organisation du réseau aérien français :

- ⇒ Roissy-Charles-de-Gaulle est **un hub¹** de rang mondial; les hubs (moyeux) constituent des nœuds de communication équipés pour l'interconnexion des réseaux de transports (vols vers des aéroports régionaux, route etc) permettant l'éclatement du trafic, c'est **le 2° aéroport européen pour le transport de personnes** et le **1° pour celui des marchandises**
- ⇒ Nice, Lyon, Marseille, Toulouse Bordeaux et Strasbourg sont des aéroports **de rangs européens** (vols intracontinentaux)
- ⇒ les autres ont une place au niveau national (Beauvais, Limoges profitent d'installation de compagnies « low cost ») ;

L'essentiel du trafic se concentre sur des radiales au départ de Paris (comme les branches d'une étoile).

Un outil pour l'aménagement du territoire :

- ⇒ aucune ville moyenne n'est à plus de 1h30 de Paris ; en multipliant les lignes transversales on pourrait compenser le centralisme ferroviaire et routier de Paris.
- ⇒ corrélation entre l'achat foncier et la croissance du nombre de passager empruntant des lignes de compagnies low cost (exemple Limoges-Londres) qui proposent de bas prix et exploitent des lignes régionales peu desservies, et ouvrent la voie au désenclavement du Centre de la France.

B) Charles De Gaulle

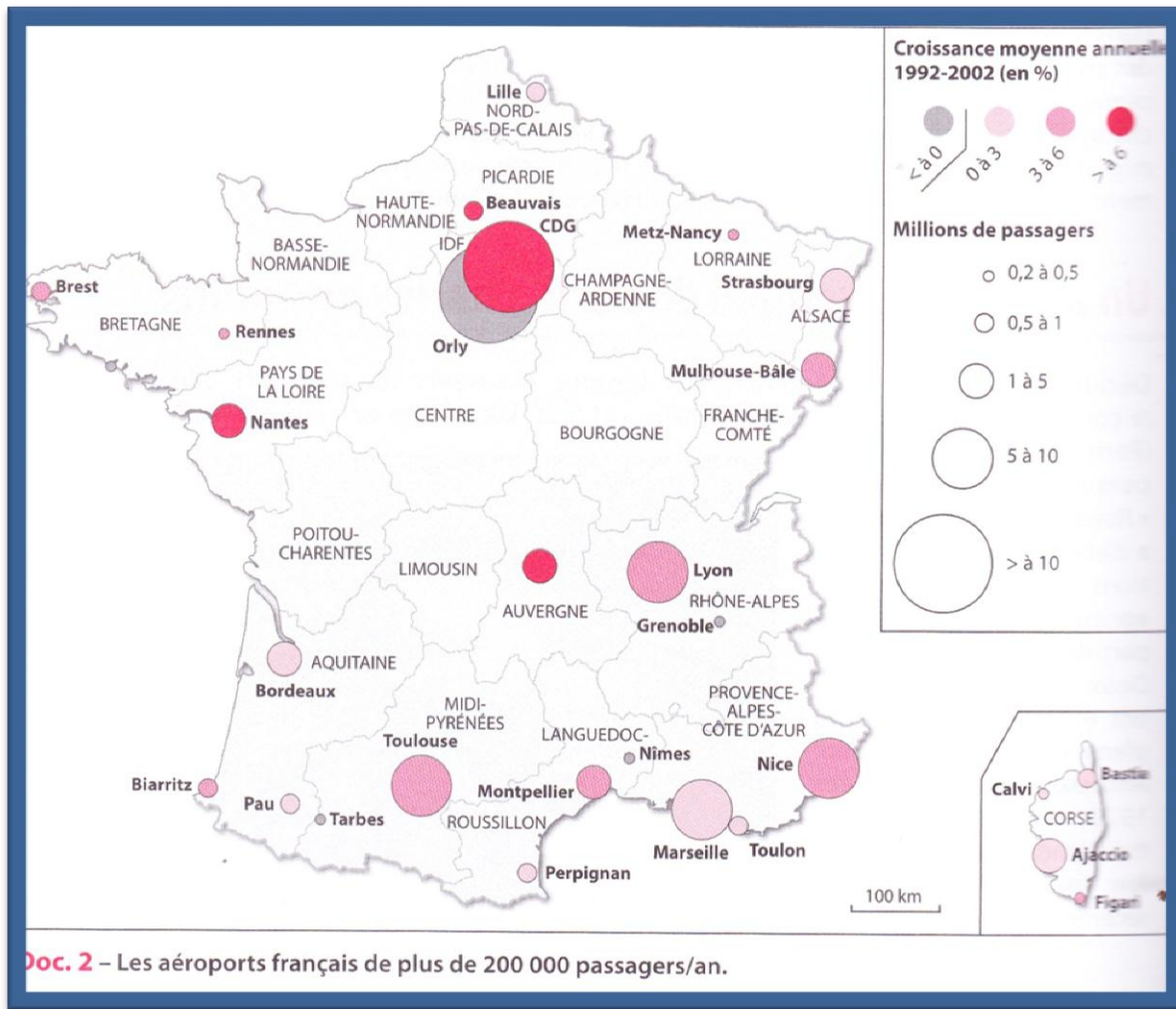
Décidée en 1964 pour répondre aux besoins croissants du transport aérien, la construction d'un nouvel aéroport à 25 kilomètres au nord-est de Paris a d'emblée suscité des réactions négatives. Deux premières aérogares ont été construites sur les plans de l'architecte Paul Andreux dans les années 1970 et 1980-1990. Une troisième, dédiée aux vols low cost, a été construite récemment.

C'est après la seconde guerre mondiale que le trafic aérien s'est particulièrement développé pour devenir le mode de transport incontournable à moyenne et longue distance. Sur près de 300 aéroports parisiens ouverts au trafic commercial, le trafic aérien est concentré dans les deux aéroports parisiens (60%) et sur les dix suivants (30%). Les transports aériens sont moins développés en France du fait de la concurrence du rail et des liaisons à grande vitesse qui permettent de relier facilement les centres villes, alors que la rapidité de l'avion est contrebalancée par le temps d'accès à l'aéroport et aux modalités d'embarquement.

Le trafic de Paris-Charles De Gaulle ne cesse d'augmenter, c'est devenu le deuxième aéroport du monde pour le trafic international de passagers après Londres. Les quatre plus importants aéroports de province sont dans le sud-est du pays : Nice (9.2 millions de passagers), Lyon (5,5 millions de passagers), Marseille et Toulouse. Sept autres aéroports ont un trafic supérieur au million de passagers.

Un aéroport est aussi un centre de création d'emplois, soit directement, soit indirectement. A Roissy, il y a environ 75 000 emplois : 20% dans les aérogares, 25% dans la zone de fret, un tiers à Roissy-pôle dans les hôtels et les bureaux d'Air France, et enfin 10% avec FEDEX et l'entretien.

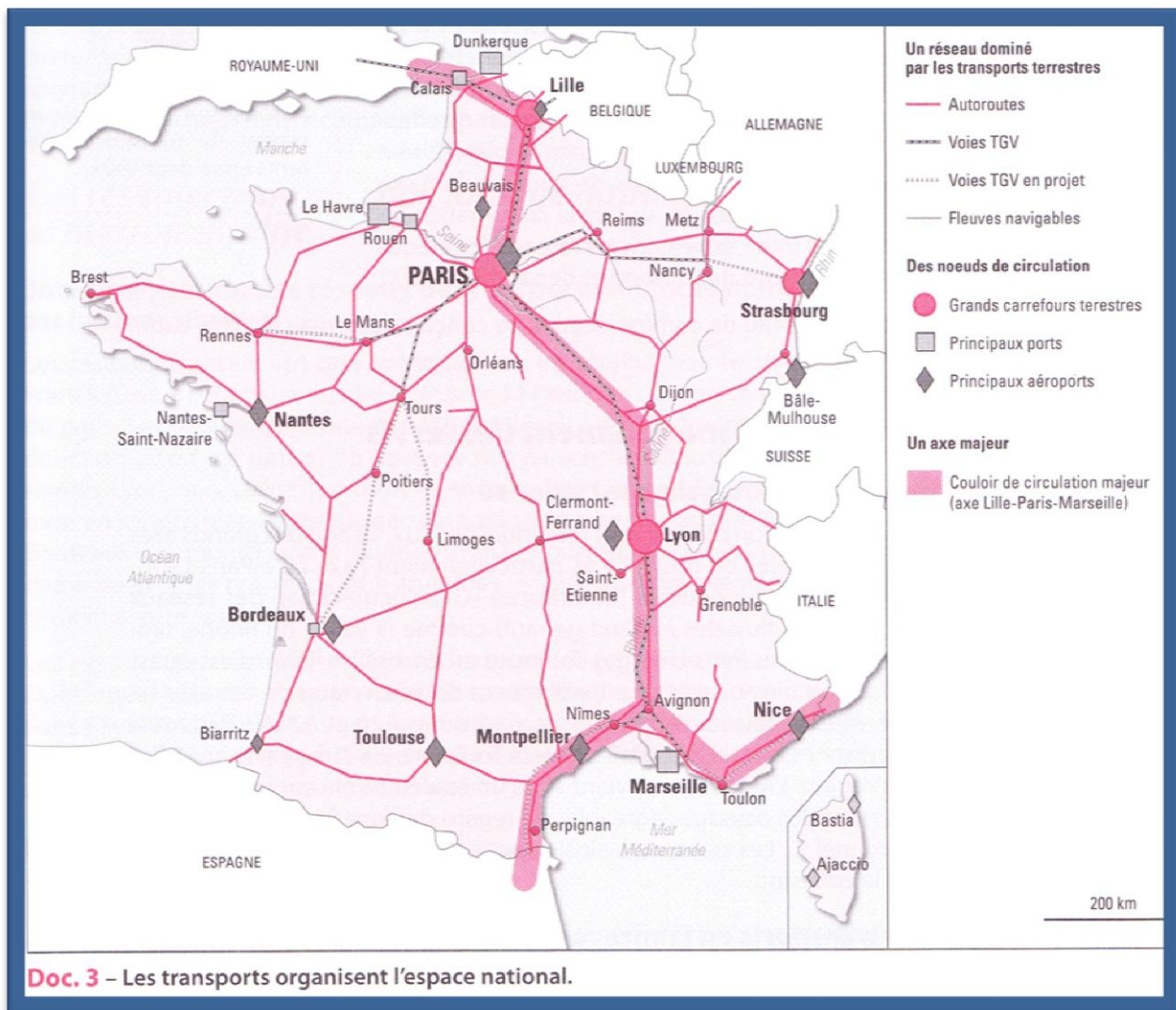
Parallèlement aux emplois, l'habitat s'est considérablement développé aux abords de l'aéroport. Dans les sept communes riveraines de Roissy, la population a augmenté de 43% depuis 1975, c'est la plus forte croissance de la grande couronne parisienne.



II- Le réseau autoroutier et le réseau TGV

L'espace productif et créateur de richesses a évolué : il concerne aujourd'hui aussi l'espace des circulations. Près de deux tiers des Français travaillent en dehors de leur commune de résidence. Avec la croissance des plus grandes villes, leur part accrue dans les créations d'emplois, l'étalement urbain et la métropolisation du territoire, l'importance des transports et la compétitivité des réseaux sont primordiales pour penser l'espace productif. Ce dernier est donc tout à fait lié à l'espace de circulation. De l'efficacité des réseaux dépend la vitalité des territoires.

Quel est l'impact du réseau routier et TGV sur l'organisation du territoire français ?



A) Des échanges en forte croissance

Les flux de marchandises et de personnes et d'informations sont en constante augmentation en France comme dans l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne. Entre 1980 et 2005, la circulation a été multipliée par deux sur le réseau routier national. La position centrale de la France au sein de l'Union européenne lui assure une fonction de transit entre l'Europe du Nord-Ouest et l'Europe méridionale, ce qui accroît les flux déjà considérables dont elle est le destinataire ou l'émetteur.

Les réseaux de transport ont du mal à faire face à la demande et à la croissance continue des échanges. Les réseaux sont de plus en plus saturés comme le montrent les kilométrages d'embouteillage quotidiens aux portes de grandes villes et sur les grands carrefours routiers. Par ailleurs la croissance du transport de marchandises via les réseaux navigables doit s'appuyer sur les conteneurs et la multimodalité.

B) ...mais des territoires inégalement desservis

Certains axes de communication concentrent l'essentiel des flux, il s'agit des grands axes reliant Paris aux grandes villes de province et particulièrement l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille. Ils sont constamment équipés comme la vallée du Rhône, tandis que d'autres (direction Paris-Limoges-Toulouse ou encore les liaisons est-ouest dans la métropole) sont moins bien et plus tardivement dotés. Certains de ces axes ne sont parfois qu'une voie de délestage (comme les autoroutes A20 et A71 de Paris vers Montpellier via Clermont-

Géographie

Ferrand, ou de Paris vers Toulouse via Limoges) sans effet structurant sur leur région. L'autoroute devient alors un couloir fermé sur les territoires environnants, traversant des paysages agréables au regard qui font figure de joli décor. Les transports ainsi conçus fragmentent le territoire, plus qu'ils n'en assurent la cohésion.

La politique de transports en France répond à des principes d'équité d'accès aux transports et de continuité territoriale. C'est pourquoi le prix d'un trajet ferroviaire est fixé selon le nombre de kilomètres parcourus, quel que soit le coût de l'infrastructure. De plus, l'accessibilité aux transports garantit la cohésion nationale. C'est la raison pour laquelle des îles sont reliées au continent avec régularité par le bateau, avion, ou même grâce à un pont. Néanmoins, l'évolution récente est celle d'une libération des transports. L'Etat concède à des acteurs privés la construction et l'entretien de certaines infrastructures, ou bien il délègue aux collectivités territoriales (régions et départements) l'aménagement d'axes considérés comme moins rentables ou secondaires. Les autoroutes ont ainsi été récemment privatisées. La SNCF a transféré aux régions la gestion et la modernisation des TER et envisage de fermer de nouvelles liaisons interrégionales. La gestion des réseaux de transport est largement décentralisée.

Le développement des transports ne peut se penser que dans le cadre européen de la politique commune des transports. Les politiques des transports relèvent trois défis : assurer une plus grande efficacité des transports, mieux relier les territoires à l'intérieur de l'Union européenne et à l'intérieur d'un même Etat et limiter les pollutions liées aux transports. Les infrastructures étant coûteuses, les aménageurs et les transporteurs remettent en cause la politique d'aménagement du territoire, car ils lui préfèrent la compétitivité et la rentabilité.

C) Les réseaux français : une logique nationale et métropolitaine

⇒ *Une organisation des réseaux de transports toujours marquée par la centralisation*

Les réseaux français ont une configuration en étoile, centrée sur la région Ile de France. Les liaisons en étoile ont été privilégiées au détriment des transversales de direction ouest-est. Les axes qui débouchent sur les trois plus grands ports maritimes français (Le Havre, Dunkerque, Marseille). La logique économique qui associe concentration des activités et des trafics, privilégie l'équipement d'espaces précis et tend à renforcer les disparités.

⇒ *L'ouverture européenne reste faible*

Dans le cadre de l'économie actuelle, les entreprises privilégient des modes de gestion tels que le « zéro stock » ou le « juste à temps », qui impliquent une circulation des composantes ou des produits finis. Pour faciliter la relation entre fournisseurs, assembleurs et vendeurs, la circulation routière est la plus efficace. Mais cela se traduit aussi par une saturation des réseaux, de la pollution, des embouteillages et des accidents.

Un réseau autoroutier français est un des plus denses d'Europe. Bien entretenu, il est relié aux grands axes européens. L'axe rhodanien est ainsi un axe majeur en Europe. L'autoroute devient un corridor plein. Quant aux réseaux ferrés, ils connaissent une forte croissance dans le cas de la très grande vitesse (TGV), mais les autres réseaux régionaux sont parfois délaissés.

Les autres moyens de transport ne sont pas suffisamment exploités : le trafic fluvial ne représente plus que 3% des marchandises transportées, le trafic ferroviaire hors TGV décline, les liaisons aériennes de beaucoup de villes de province ont une rentabilité aléatoire. Les conséquences négatives sont de plus en plus

Géographie

dénoncées. Elles représenteraient une perte économique d'un milliard d'euros par an. Pourtant, aucune politique cohérente ne vient remettre en cause la domination de la route.

Le choix en faveur de la multi modalité des transports est donc récent. La complémentarité des réseaux est assurée dans le cadre des plates-formes multi modales. Elles associent différents modes de transport comme le rail et la route, l'avion et la route, ou la route, le rail et les canaux nord européens à grand cabarit.

⇒ *De nouvelles dynamiques spatiales*

L'espace productif français est donc devenu un espace réticulaire. Les réseaux de communication mettent en relation des lieux qui ne sont pas toujours contigus et qui deviennent compétitifs du fait qu'ils sont mis en réseau et parce qu'ils acquièrent une dimension internationale, européenne voire mondiale, grâce à l'accessibilité et à l'accélération des échanges. En même temps, des espaces situés entre les pôles des réseaux semblent « s'éloigner » du fait de leur moindre desserte.

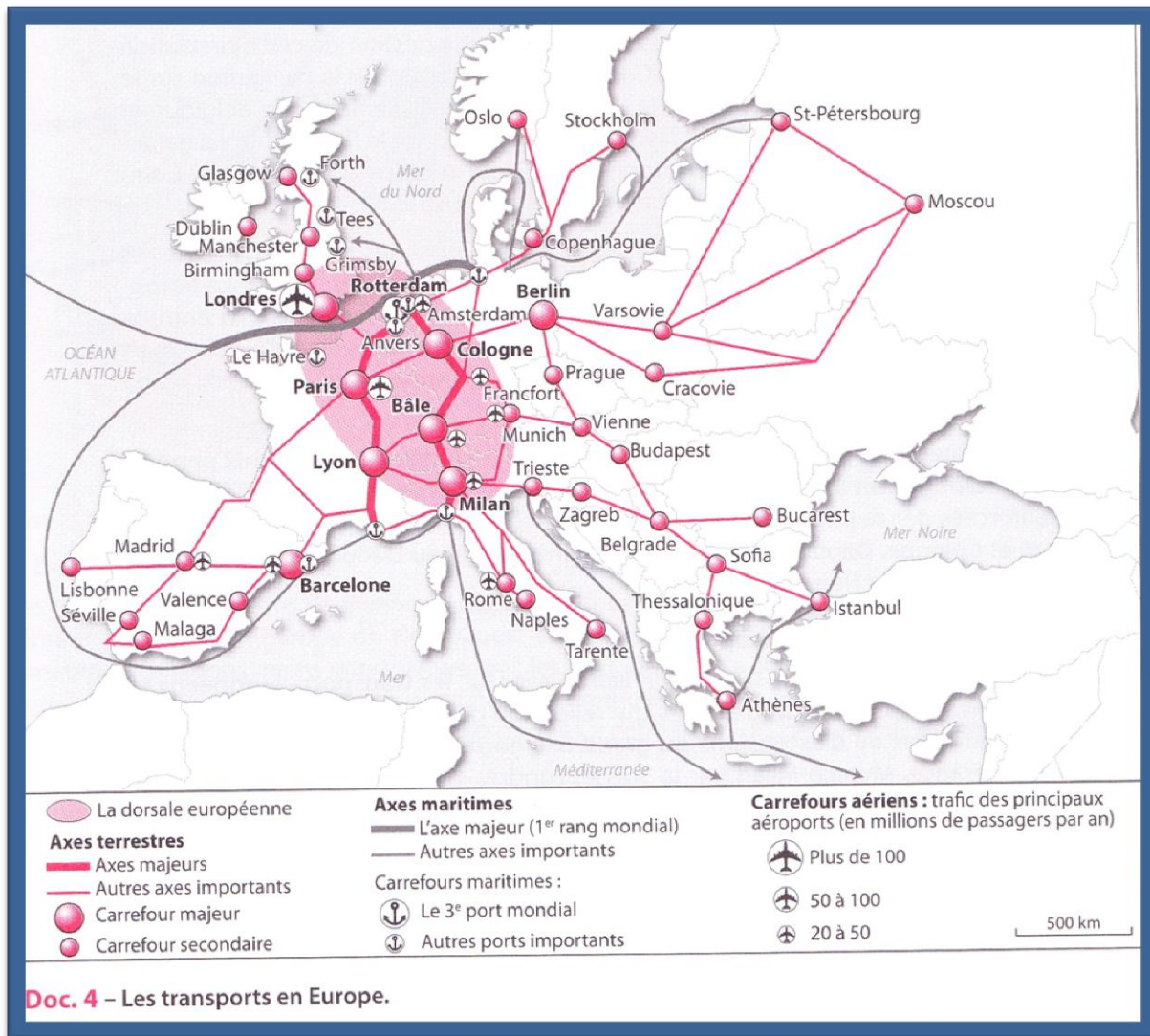
Les points de passage offerts par l'espace français sont autant de potentiels naturels mis en valeur par le contexte des activités humaines et des sociétés. Ces aménités sont déterminantes dans les choix d'implantations d'activités nouvelles. Elles satisfont les besoins d'une société industrielle développée. Les grandes vallées fluviales où se sont développées les métropoles restent favorisées.

La logistique et les capacités techniques sont des outils qui jouent aussi sur la structuration des espaces productifs et des échanges.

Tout cela met en jeu des acteurs de l'aménagement à toutes les échelles spatiales. Entreprises, collectivités territoriales, Etat mais aussi Union européenne interviennent de façons diverses et parfois concurrentes en fonction d'intérêts pas forcément concordants.

III- Les réseaux de transport en Europe

Du fait de l'importance du commerce dans l'histoire de l'Europe, les infrastructures de transport jouent un rôle très important dans l'organisation de l'espace européen.



A) Une concentration de plus en plus forte

1) Des axes privilégiés

En raison des évolutions des modes de transport (grande vitesse, choix majoritaire de la route) et de l'organisation des activités (flux tendus), l'organisation des transports en Europe privilégie de plus en plus les grands centres urbains, ce qui se traduit par le développement d'axes dominants. Le principal est celui de la dorsale européenne, qui s'étire du bassin de Londres au nord de l'Italie, avec le Rhin comme axe central.

✚ L'axe rhénan

- ⇒ Héritier des routes marchandes médiévales reliant l'Italie aux Flandres et aux villes de la Hanse sur la mer du Nord et la Baltique, le Rhin est actuellement l'axe fluvial le plus fréquenté du monde.
- ⇒ Aménagé sur près de 880 kms, de Bâle en Suisse à Rotterdam aux Pays-Bas (quarante terminaux à conteneurs tout au long du fleuve).
- ⇒ Convois de + de 15 000 tonnes permettent d'apporter aux centres industriels rhénans les matières premières importées depuis Rotterdam et d'exporter les produits fabriqués.
- ⇒ Gestion de la circulation : internationale (confiée à la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin qui siège à Strasbourg et réunit France, Allemagne, Suisse, Belgique).
- ⇒ Objectif de la Commission centrale : favoriser la circulation sur le fleuve, tout en garantissant sécurité et respect de l'environnement.

Géographie

- ⇒ On trouve aussi des axes routiers (routes et autoroutes) les plus denses du monde, doublés par des voies ferrées.
- ⇒ Le ferroutage assure une part importante des transports entre la Ruhr et Rotterdam.
- ⇒ Des aéroports comme Francfort (troisième d'Europe mais premier pour le fret, siège de la compagnie Lufthansa), d'Amsterdam, de Zurich, ou de la Cologne complètent le dispositif.
- ⇒ Les affluents du Rhin (Meuse, Moselle, Ruhr, Main, Neckar) et des canaux permettent de prolonger cet axe de part et d'autre du fleuve.
- ⇒ Voies perpendiculaires renforcées par des liaisons rapides comme le Thalys entre Paris et Bruxelles, Amsterdam et Cologne. Depuis 1992, un canal reliant le Main au Danube étend encore le réseau jusqu'à la mer Noire.

✚ Les autres grands axes européens

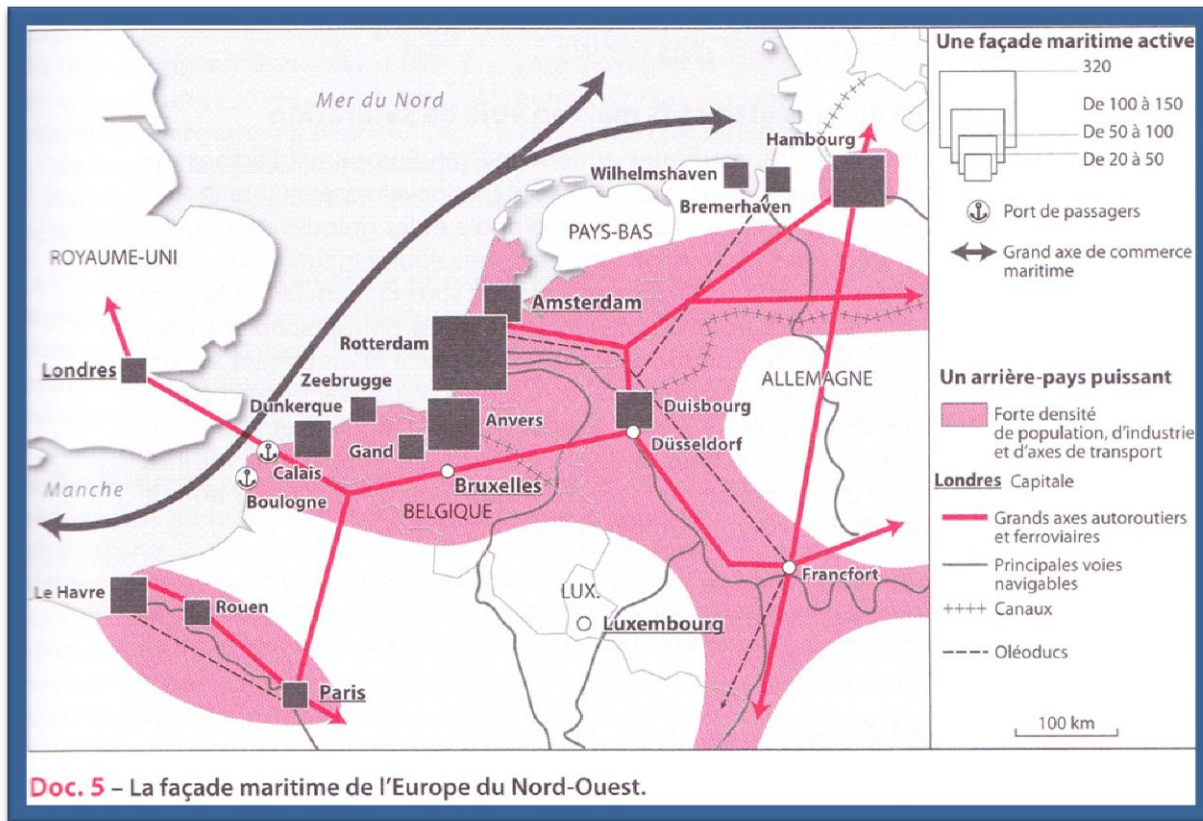
- ⇒ Transports européens se concentrent sur quelques autres axes qui relient de grandes métropoles. Il s'agit de variantes ou d'extensions du grand axe nord-sud européen (Seine-Saône-Rhône en France, Munich-Milan par la Suisse, Londres-Glasgow) ainsi que des axes ouest-est (de l'Espagne et du Portugal vers la mégapole, et vers l'est jusqu'à Istanbul, Bucarest, Varsovie et même Moscou).
- ⇒ Plus puissants qu'ils sont multimodaux pour optimiser l'offre de moyens de transports. Certains ont été largement modernisés grâce aux aides européennes, notamment avec la grande vitesse ferroviaire.
- ⇒ Route demeure le mode de transport privilégié, comme en témoignent les files de camions allant et venant de la péninsule ibérique ou parcourant les Balkans.

2) Les façades maritimes européennes

✚ Le Northern Range, une des trois grandes façades maritimes du monde

Du Havre à Hambourg en passant par Londres, Anvers et Rotterdam, le nord-ouest de l'Europe est une des trois grandes façades maritimes du monde : le Northern Range, le détroit du Pas-de-Calais étant un des axes maritimes les plus fréquentés au monde. Cette façade s'appuie sur le marché de l'Europe du Nord-Ouest, avec sa population nombreuse et riche et ses centres industriels tels que la Ruhr.

Le cœur de Northern Range est le port de Rotterdam.



Des façades secondaires

Les ports méditerranéens de Valence à Naples souffrent d'un arrière-pays moins densément peuplé qu'en Europe du Nord-Ouest et plus « éclaté » entre différents pays, ainsi que des relations moins importantes avec les pays industriels. Toutefois, ces grands ports, appuyés sur des métropoles dynamiques comme Barcelone, ont su se moderniser, notamment en développant des plates-formes à conteneurs. Ils ne forment toutefois pas encore une véritable « façade maritime ».

Les ports de l'Atlantique sont de taille trop modeste. Ils sont trop éloignés les uns des autres et ne disposent pas d'arrière-pays assez puissants.

3) Grands aéroports et hubs multimodaux

L'héritage colonial de la plupart des pays européens en fait des carrefours internationaux où se croisent des gens venus du monde entier.

Aujourd'hui, ce sont les aéroports des grandes métropoles qui sont au cœur de cette circulation. Le plus important est celui de Londres Heathrow avec 119 millions de passagers en 2004. C'est la « porte d'entrée » de l'Europe pour l'Amérique du Nord et l'Asie du Sud. Paris, avec Roissy (75 millions de passagers) et Orly, et Francfort (51 millions) sont aussi dans la liste des dix premiers aéroports du monde. Les grandes compagnies aériennes en ont fait des « hubs », des centres de correspondances pour leurs vols internationaux, ce qui renforce la position de certains de ces aéroports.

Ces grands aéroports situés en périphéries des métropoles deviennent aussi des centres d'activités et des carrefours multimodaux de transport.

B) Des espaces inégalement desservis

Géographie

1) Des centres de plus en plus attractifs mais en voie de saturation

Les dessertes terrestres, fluviales, maritimes et aériennes en Europe privilégient des régions attractives par leur peuplement, leur richesse et leur développement technologique qui s'en trouvent d'autant renforcées.

La mégalopole et les grandes métropoles européennes sont les cœurs des réseaux de transport. Des équipements d'envergure y ont été développés depuis vingt ans, comme le tunnel sous la Manche ou le pont sur l'Oresund. Toutefois, le développement des infrastructures de transport n'est pas sans poser de problèmes. Elles consomment beaucoup d'espace et empiètent sur des espaces naturels fragiles, comme les littoraux, ou consacrés à d'autres activités, comme les terres agricoles pour les aéroports.

Le bruit qu'elles génèrent inquiète et importune de plus en plus, provoquant des réactions de rejet de la part des populations voisines. La circulation sans cesse croissante provoque de la pollution et des accidents dont le coût représente 2% du PNB de l'UE.

« *Effet tunnel* » : espaces situés entre les pôles dominants.

2) Des périphéries délaissées

Les régions périphériques de l'Europe, au nord (Ecosse, Scandinavie), au sud-ouest (Portugal) et au sud-est (Grèce, Balkans) souffrent du retard ou de lacunes d'équipements, et leurs réseaux sont incomplets ou pas assez denses.

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, l'héritage communiste explique le retard de développement des réseaux de transport. Partout, les efforts de l'Union ont permis de développer des projets d'équipement, mais la population et les activités moins nombreuses ne permettent pas d'avoir le même niveau d'équipement que dans les centres.

Ces régions cherchent à s'équiper, mais redoutent en même temps les effets de liaison plus importantes avec les centres : départ des jeunes, changement des modes de vie traditionnels, coût environnemental des équipements à construire...

C) La politique de transport de l'UE

Le développement des transports étant une condition de réussite du grand marché européen, l'UE est dotée d'outils pour développer les infrastructures de circulation nécessaires. Parallèlement, les préoccupations environnementales de plus en plus aiguës actuellement poussent à trouver des alternatives à la route et à l'avion.

1) Les quatre grands axes de la politique européenne des transports mise en place depuis 1992 :

- Développer la part du rail afin de diminuer la pollution et d'accroître l'efficacité énergétique. L'Union européenne a notamment lancé des projets de « corridors » internationaux pour le fret ferroviaire. Trois ont été ouverts depuis 1998 : d'Anvers à Lyon, de Rotterdam et Anvers à Gioia Tauro au sud de l'Italie, et de Glasgow à Sopron en Hongrie.
- Supprimer les goulets d'étranglement que représentent certains massifs montagneux ou de grandes vallées comme celle du Rhône où converge une grande partie du trafic européen. Pour cela, il faut d'un côté améliorer les équipements existants et en créer d'autres, et de l'autre trouver d'autres

Géographie

itinéraires, comme « l'autoroute des estuaires » en France qui permet d'aller en Espagne en passant par la côte atlantique.

- Développer la sécurité des transports.
- Maîtriser la mondialisation des transports par une harmonisation des législations nationales.

La création d'un espace unique de transport en Europe s'est d'abord faite selon une logique de marché, par des pressions vers la privatisation et la déréglementation du transport aérien et des télécommunications. Grâce à cela, les transporteurs routiers peuvent exercer leur activité ailleurs que dans leur pays d'établissement, ce qui leur évite les retours à vide lors des déplacements internationaux.

En 2003, une première série de mesures de libéralisation a ouvert à la concurrence environ 70 à 80% du trafic ferroviaire de marchandises sur les grandes lignes. La libéralisation des transports aériens s'est traduite par une intensification de la concurrence et une baisse des trafics, ainsi qu'une augmentation du nombre de liaisons entre les Etats membres.

Après des années des années de négociations, l'UE a conclu un accord dit « ciel ouvert » avec les E.U, en vertu duquel toute compagnie aérienne de l'Union peut décoller des aéroports de son choix en Europe, vers n'importe quelle ville aux E.U. Cet accord devait étendre aux vols transatlantiques les avantages de la libération des transports aériens au sein de l'UE.

Cette politique a aussi abouti à la concentration des flux entre les plus grandes villes et sur les plus grands axes. C'est aussi ce qui a favorisé le développement autoroutier et les trains à grande vitesse afin de privilégier les liaisons les plus rentables. De même cela a provoqué une série de fusions et d'alliances dans le transport aérien.

2) Vers un réseau de transport européen intégré ?

La tendance à la concentration, la saturation et la pollution ont fait réagir l'UE avec la rédaction en 2002 du Livre blanc sur les transports à l'horizon 2010 qui constatait les insuffisances des réseaux européens et les limites du tout-routier, entre goulets d'étranglement et maillons manquants. Une cinquième seulement des installations prévues avait été réalisé.

Le schéma de développement de l'espace communautaire prévoyait le développement des « eurocorridors », de grands axes de transport concentrant les habitants et la richesse dans une perspective polycentrique.

La mise en place d'un réseau transeuropéen de transport (TRE-T), inscrite dès le traité de l'UE en 1992, étaye et prolonge les eurocorridors, soit pour renforcer les infrastructures existantes, soit pour désenclaver certaines régions.

Le Parlement européen et le Conseil ont adopté le 29 avril 2004 une décision qui établit le réseau transeuropéen de transport, dont trente projets prioritaires à réaliser d'ici 2020. Ces projets portent essentiellement sur des connexions entre pays, des ports et des liaisons ferroviaires afin de diminuer l'importance du trafic routier. Le réseau européen comptera alors 89 500 kms de routes et 94 000 kms de voies ferrées dont 20 000 kms de lignes à grande vitesse. Le système de voies navigables s'étendra sur 11 250 kms incluant 210 ports fluviaux. On comptera également 394 ports maritimes et 366 aéroports.

La Commission européenne a adopté le 4 février 2009 un livre vert qui expose les enjeux futurs de sa politique dans le domaine du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Géographie

La politique du RTE-T doit être recentrée pour contribuer plus efficacement à la réalisation des objectifs de lutte contre le changement climatique et pour aider l'Europe à accroître son rôle sur le plan international grâce à de meilleures connexions avec les infrastructures de ses voisins et celles du reste du monde. Son objectif est aussi de mieux soutenir le développement économique et social dans le cadre de la stratégie de Lisbonne.