En 2015, une commission d'enquête parlementaire indique que la pollution de l'air représente un coût annuel de 101,3 milliards d'euros pour la France[36].

Les pouvoirs publics tentent depuis plusieurs décennies de répondre à ces défis environnementaux. Aux réserves naturelles et aux parcs nationaux se sont ajoutés depuis 1967 les parcs naturels régionaux[37], qui mêlent conservation et mise en valeur du patrimoine naturel et culturel[c 1] et couvrent, en 2018, 15 % du territoire français[38]. Six agences de l'eau ont été mises en place pour gérer et protéger les ressources en eau du pays[39],[b 10].

Le réseau Natura 2000 rassemble des sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. En décembre 2018, le réseau Natura 2000 compte en France 1 779 sites, dont 212 sites marins, comprenant 402 zones de protection spéciale (ZPS) pour les oiseaux et 1 377 zones spéciales de conservation (ZSC) pour les habitats et les espèces.

La superficie totale est de 200 364 km2, ce qui représente 12,9 % de la surface terrestre métropolitaine (soit 7 millions d'hectares) et 33 % de la surface marine de la zone économique exclusive (soit 12,3 millions d'hectares)[40],[41],[42],[43].

La France métropolitaine est marquée par des déséquilibres spatiaux multiples. D'une part, elle possède l'originalité d'avoir une capitale six fois plus peuplée que la deuxième aire d'attraction du pays[N 9], regroupant un quart des étudiants[I 2] et la quasi-totalité des sièges de grandes entreprises du pays[45]. D'autre part, la ligne Le Havre–Marseille est souvent considérée comme la limite entre un ouest longtemps resté agricole et qui bénéficie actuellement d'un important essor démographique et économique[n 1], et un est à l'industrie et à l'urbanisation anciennes, aujourd'hui[Quand ?] en déclin. Enfin, des Ardennes au nord-est aux Landes au sud-ouest se dessine une « diagonale des faibles densités », caractérisée par un peuplement faible comparé au reste du pays et une économie souvent en difficulté[46].

Après un long exode rural au XIXe siècle et jusque dans la deuxième moitié du XXe siècle[n 2], le solde migratoire des campagnes françaises est redevenu positif dans les années 1990[n 1]. L'essentiel de la croissance urbaine se fait dans les zones périurbaines, de plus en plus éloignées de l'agglomération-centre[n 2]. Le tableau ci-dessous présente, classées en fonction de leur population en 2021, la liste des vingt principales aires d'attraction des villes, celle des vingt principales unités urbaines et celle des vingt principales communes[47].

En raison de sa situation géographique qui forme un carrefour européen, la France est un pays de passage[b 15]. Elle est, en effet, le passage obligé pour les hommes et les marchandises circulant par voie terrestre entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe ainsi que, depuis l'ouverture en 1994[49] du tunnel sous la Manche, entre le Royaume-Uni et le continent[b 15]. Héritages de l'histoire, les réseaux de transports français sont très centralisés autour de Paris[b 16] ; cette centralisation est particulièrement forte dans les transports ferroviaires et aériens, même si elle commence à diminuer[50].

Le transport routier est le principal mode de transport utilisé en France, en 2014, il représentait 83 % des trafics voyageurs et 85 % des trafics marchandises[N 10],[51]. La France compte près de 1,1 million de kilomètres de routes en 2014, dont la quasi-totalité est revêtue[52]. Depuis la Libération, la France s'est dotée d'un réseau autoroutier étendu, qui totalise 11 560 km en 2014[52]. Depuis quelques décennies, les politiques publiques s'attachent à réduire les accidents mortels sur la route, dont les principales causes identifiées sont la vitesse et l'alcool[j 1], et cherchent à promouvoir d'autres moyens de transport moins polluants que la voiture individuelle[i 1].

Le réseau ferré national date pour l'essentiel du milieu et de la fin du XIXe siècle ; en 2018, il compte environ 28 000 km de lignes, dont plus de la moitié sont électrifiées et 2 800 km de lignes à grande vitesse[53]. L'essentiel du trafic est géré par la société anonyme à capitaux publics SNCF sur des lignes appartenant à l'État et attribuées à SNCF Réseau, une filiale de la société. Depuis les années 1980, le trafic voyageurs augmente en France grâce à la prise en charge par les régions du trafic régional et local et surtout grâce à la naissance et à l'extension continue du réseau de lignes à grande vitesse parcouru par le TGV[54]. En revanche, le trafic fret est en constante diminution. Par ailleurs, les principales villes du pays sont dotées d'un réseau ferroviaire urbain, de type métro (Paris, Lyon, Lille, Marseille, Toulouse et Rennes), tramway (Paris, Lyon, Marseille, Nantes, Strasbourg, Bordeaux, Toulouse, Grenoble, Montpellier et Nice notamment) ou RER (Paris) ; le métro de Paris, né en 1900, forme l'un des réseaux les plus anciens et denses au monde[55].

Le transport aérien est particulièrement centralisé : les deux aéroports parisiens — Roissy-Charles-de-Gaulle et Orly — ont accueilli 101,5 millions de passagers en 2017, alors que le premier aéroport régional, Nice-Côte d'Azur, en accueillait 13,3 millions[56]. Les aéroports régionaux sont, en effet, concurrencés par le TGV pour le trafic national, tandis que les aéroports parisiens accueillent la quasi-totalité du trafic long-courrier[b 17]. La France est également le siège de l'une des premières compagnies aériennes mondiales en nombre de passagers transportés (Air France-KLM[57]) et du premier constructeur aéronautique civil mondial (Airbus[b 18],[N 11]).