

NOUVEAUX PROGRAMMES DE 3^{ème} GEOGRAPHIE

III. LA FRANCE ET L'UNION EUROPEENNE

Thème 2

LA FRANCE INTEGREE DANS L'UNION EUROPEENNE

Philippe GRANGE-PONTE
Collège Samuel de Missy, La Rochelle
Groupe Académique Histoire Géographie

Ce que disent les programmes :

Thème 2 - LA FRANCE INTÉGRÉE DANS L'UNION EUROPÉENNE

CONNAISSANCES

La question est abordée au travers de deux sujets :

Les réseaux de transports :

La France combine différentes logiques d'organisation des transports : la centralisation à partir de Paris, l'intégration à l'espace européen et au monde, renforcée par de grands aménagements.

L'environnement :

C'est une préoccupation majeure des Européens face aux risques naturels et technologiques.

DÉMARCHES

Une étude de cas : le réseau de lignes à grande vitesse en France et en Europe.

L'étude débouche sur une analyse des réseaux de transports nationaux et européens à partir de cartes

Une étude de cas au choix :

- la gestion de la forêt méditerranéenne ;
- un exemple de risque technologique.

L'étude de cas souligne l'interdépendance des territoires et les enjeux d'une gestion globale des risques dans le contexte européen.

CAPACITÉS

Caractériser la situation géographique de la France dans l'Union européenne

Localiser et situer :

- les principales métropoles françaises et européennes sur un fond de carte de l'Union européenne
- les axes et les nœuds de transports majeurs de l'espace français et européen et les grands aménagements

Identifier différents types de risques naturels et technologiques en France et en Europe

→ **Environ 3 heures**

Ce que disent les programmes :

CONNAISSANCES

La question est abordée au travers de deux sujets :

Les réseaux de transports :

La France combine différentes logiques d'organisation des transports : la centralisation à partir de Paris, l'intégration à l'espace européen et au monde, renforcée par de grands aménagements.

L'environnement :

C'est une préoccupation majeure des Européens face aux risques naturels et technologiques.

Ce que disent les programmes :

DÉMARCHES

Une étude de cas : le réseau de lignes à grande vitesse en France et en Europe.

L'étude débouche sur une analyse des réseaux de transports nationaux et européens à partir de cartes

Une étude de cas au choix :

- la gestion de la forêt méditerranéenne ;
- un exemple de risque technologique.

L'étude de cas souligne l'interdépendance des territoires et les enjeux d'une gestion globale des risques dans le contexte européen.

Ce que disent les programmes :

CAPACITÉS

Caractériser la situation géographique de la France dans l'Union européenne

Localiser et situer :

- les principales métropoles françaises et européennes sur un fond de carte de l'Union européenne
- les axes et les nœuds de transports majeurs de l'espace français et européen et les grands aménagements

Identifier différents types de risques naturels et technologiques en France et en Europe

La France intégrée dans l'Union Européenne

PROBLEMATIQUE :

**Comment la France s'intègre-t-elle dans
l'Union Européenne**

**→ par l'aménagement de nouvelles
lignes à grande vitesse ?**

**→ à travers la gestion de la forêt
méditerranéenne ?**

I. Comment la France s'intègre-t-elle dans l'Union Européenne par l'aménagement de nouvelles lignes à grande vitesse ?

CONNAISSANCES

La question est abordée au travers de deux sujets :

Les réseaux de transports :

La France combine différentes logiques d'organisation des transports : la centralisation à partir de Paris, l'intégration à l'espace européen et au monde, renforcée par de grands aménagements.

CONNAISSANCES

La question est abordée au travers de deux sujets :

Les réseaux de transports :

La France combine différentes logiques d'organisation des transports : la centralisation à partir de Paris, l'intégration à l'espace européen et au monde, renforcée par de grands aménagements.

La centralisation à partir de Paris	A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?
L'intégration à l'espace européen	B- Comment mieux intégrer la France à l'espace européen par les lignes à grande vitesse ?
De grands aménagements	C- Un exemple de grand aménagement

Socle commun de compétences et de connaissances

COMPETENCE 5 – Culture humaniste

AVOIR DES CONNAISSANCES ET DES REPERES

Relevant de l'espace : ... les grands types d'aménagements, les principales caractéristiques de la France et de l'Europe.

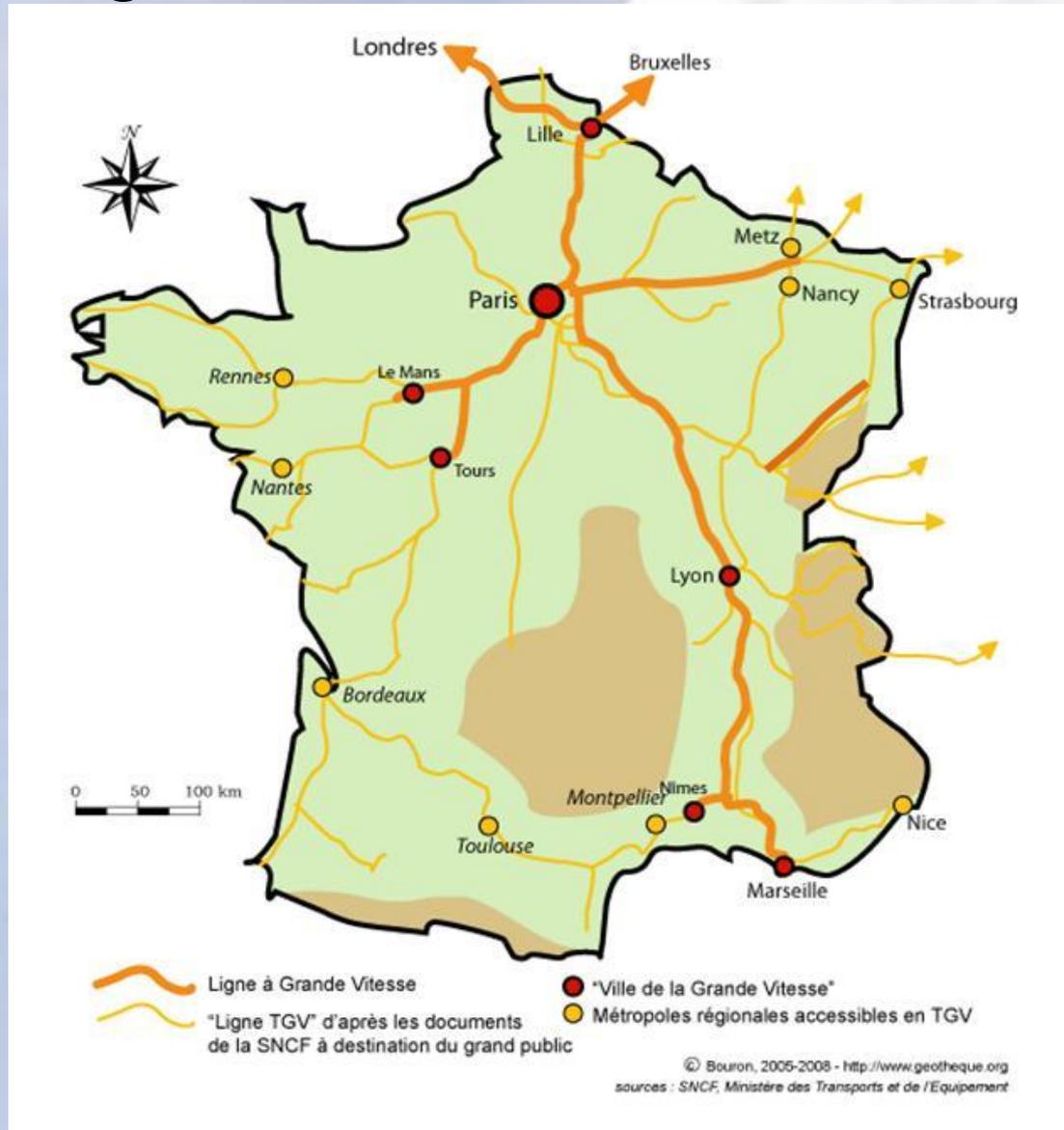
SITUER DANS LE TEMPS, L'ESPACE, LES CIVILISATIONS

Situer des ensembles géographiques.

LIRE ET PRATIQUER DIFFERENTS LANGAGES

Lire et employer différents langages : textes, cartes, images.

A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?



A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?



(remarque : les « **Lignes TGV** » ne permettent pas aux trains à grande vitesse de rouler réellement à grande vitesse, seules les « **Lignes à Grande Vitesse** » le permettent.)

A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?



Les lignes à grande vitesse en France

(remarque : les « Lignes TGV » ne permettent pas aux trains à grande vitesse de rouler réellement à grande vitesse, seules les « Lignes à Grande Vitesse » le permettent.)

1- Faites un croquis simplifié du réseau des lignes à grande vitesse en France.

2- Indiquez quels sont les caractéristiques de ce réseau et ses manques.

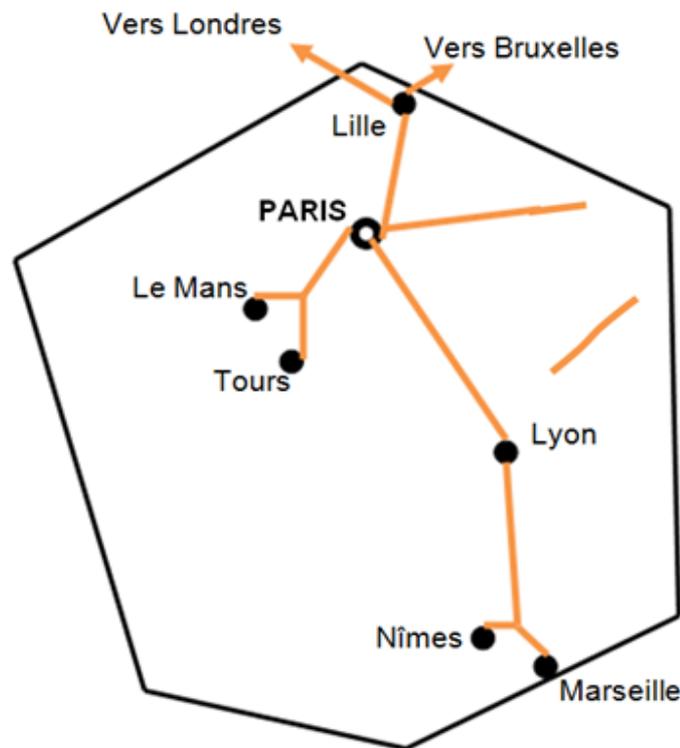
A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?



© Bouron, 2005-2008 - <http://www.geotheque.org>
sources : SNCF, Ministère des Transports et de l'Équipement

Les lignes à grande vitesse en France

(remarque : les « Lignes TGV » ne permettent pas aux trains à grande vitesse de rouler réellement à grande vitesse, seules les « Lignes à Grande Vitesse » le permettent.)

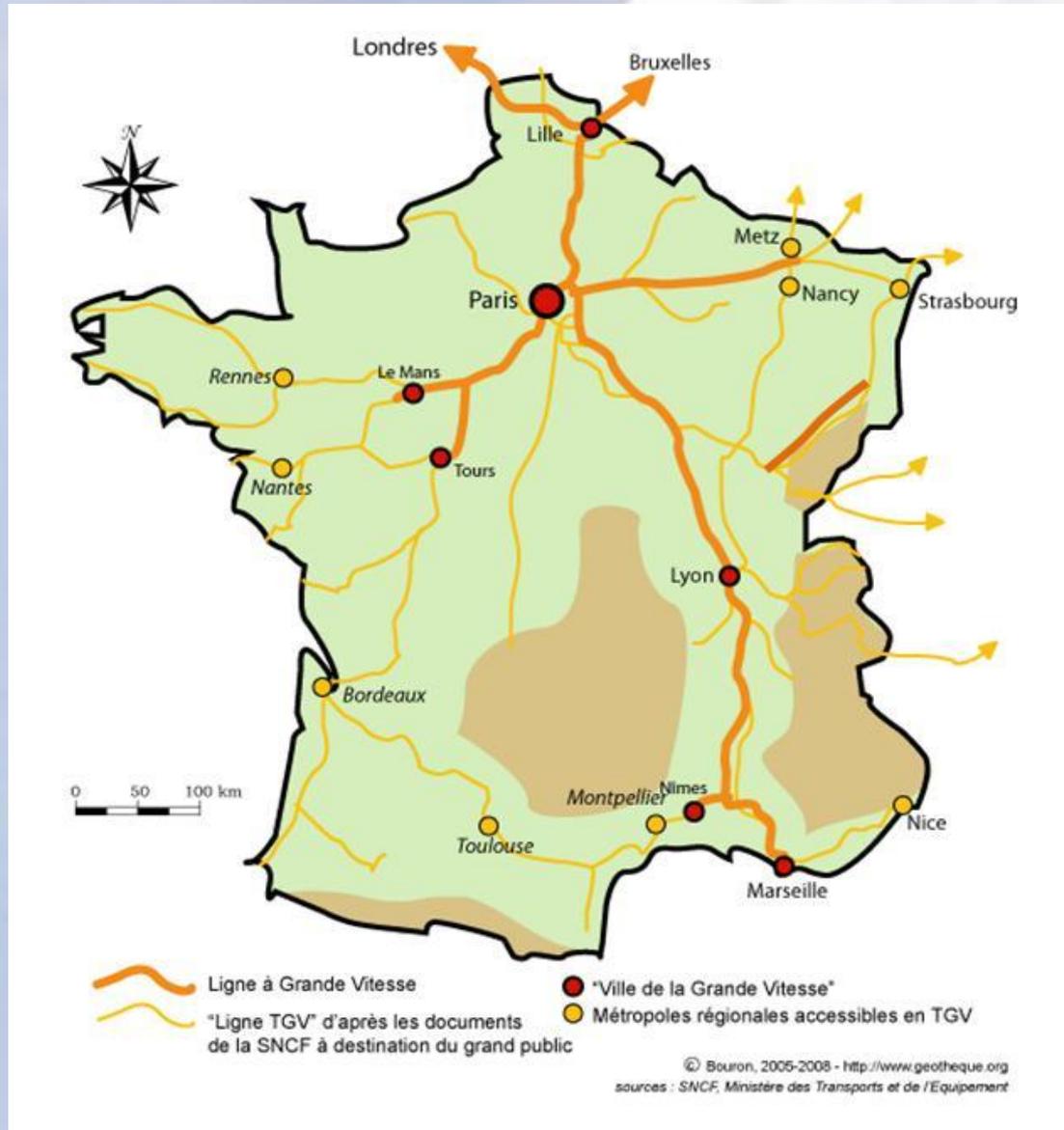


Lignes à Grande Vitesse

- Villes connectées par les Lignes à Grande Vitesse
- ⊙ Ville « centrale » pour le réseau à Grande Vitesse

- Un réseau centralisé à partir de Paris
- Un réseau principalement Nord/Sud (Lille, Paris, Lyon, Vallée du Rhône, Marseille)
- Un réseau très incomplet
- Une grande partie de la France reste à l'écart des lignes à grande vitesse

B- Comment mieux intégrer la France à l'espace européen par les lignes à grande vitesse ?



B- Comment mieux intégrer la France à l'espace européen par les lignes à grande vitesse ?

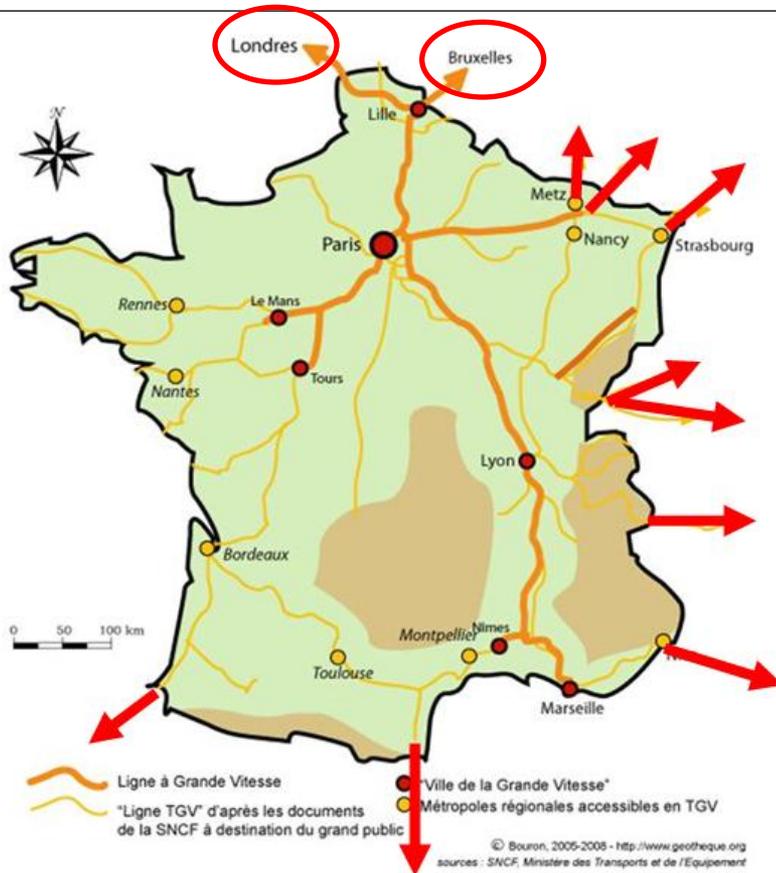


- Quels éléments du réseau des lignes à grande vitesse permettent l'intégration à l'espace européen ? (relier la France à l'Union Européenne)

- Quels aménagements sont nécessaires pour améliorer cette intégration de la France à l'Union Européenne ? Tracez vos projets en rouge sur la carte ci-contre.

Quels critères pour retenir un aménagement plus qu'un autre ?

B- Comment mieux intégrer la France à l'espace européen par les lignes à grande vitesse ?



- **Éléments d'intégration (de liaison déjà présents) : ligne à grande vitesse vers Londres (tunnel) et vers Bruxelles (une des capitales de l'UE).**

- **Aménagements nécessaires :**

- ➔ **transformer des lignes TGV existantes en lignes à grande vitesse (vers l'Allemagne, l'Italie)**
- ➔ **Créer des lignes à grande vitesse vers Espagne.**

L'EUROPE DE LA GRANDE VITESSE HIGH SPEED EUROPE

2010

Vitesse autorisée supérieure ou égale à 250 km/h*

Linespeed over or equal to 250 km/h*

— Ligne en service (fin 2010)
Line in operation (by end of 2010)

--- Ligne en travaux
Line under construction

— Ligne en phase d'étude avancée
(niveau enquête publique en France)
Line under advanced studies
(public enquiry in France)

Vitesse autorisée comprise entre 200 et 250 km/h*

Linespeed between 200 and 250 km/h*

— Ligne en service (fin 2010)
Line in operation (by end of 2010)

--- Ligne en cours d'amélioration
Line under upgrading works

— Autre ligne
Other line

* Une vitesse inférieure est possible sur de courtes sections (traversées de ville, tunnels).

* Reduced linespeeds occur on short sections (across urban areas, tunnels).

Sources : RFF, Gestionnaires d'infrastructure / Rail infrastructure managers, UIC, Commission Européenne / European Commission Document non-contractuel / Non-binding document.

0 100 200 300 km

Mai 2010 / May 2010

Edition Marsien 161-01162.03.03.01.03



Le réseau européen des lignes à grande vitesse (2010)

Décrire le réseau de lignes
à grande vitesse européen :

→ Quelles sont les
métropoles desservies ?

→ Quels sont les principaux
axes de circulation et les
principaux nœuds
ferroviaires ?



Le réseau européen des lignes à grande vitesse (2010)

- Travail en groupes :
- Réseau européen
- Allemagne
- Benelux
- Espagne
- Italie
- Royaume-Uni

Décrire le réseau de lignes
à grande vitesse européen :

→ Quelles sont les
métropoles desservies ?

→ Quels sont les principaux
axes de circulation et les
principaux nœuds
ferroviaires ?





Travail en groupes :
réseau européen
Allemagne
Belgique
Espagne
Italie
Royaume-Uni

Représenter le réseau de lignes à grande vitesse européen :

Quelles sont les métropoles desservies ?

Quels sont les principaux axes de circulation et les principaux nœuds ferroviaires ?



Travail en groupes :

- Réseau européen
- Allemagne
- Benelux
- Espagne
- Italie
- Royaume-Uni

Décrire le réseau de lignes à grande vitesse européen :

→ Quelles sont les métropoles desservies ?

→ Quels sont les principaux axes de circulation et les principaux nœuds ferroviaires ?

Travail en groupes :



lignes
opéen :

rvies ?

ncipaux
n et les

terroviaires :



**Travail en groupes :
 Le réseau européen
 de lignes à grande
 vitesse**

**Quels sont les
 pôles desservis ?**

**Quels sont les
 principaux nœuds
 de circulation et les
 pôles principaux ?**

**Quels sont les
 principaux nœuds
 de circulation et les
 pôles principaux ?**

**Quels sont les
 principaux nœuds
 de circulation et les
 pôles principaux ?**

Trajectoire européenne :



lignes
européen :

services ?

principaux
et les

Le réseau européen
des lignes à grande vitesse
(2010)



- Réseau européen des LGV est très incomplet (seulement quelques pays en Europe de l'ouest et du sud) et parcellaire. Toutes les lignes ne sont pas connectées entre elles.
- En Allemagne, pas un véritable réseau, mais des LGV isolées les unes des autres qui desservent Francfort, Stuttgart, Hanovre.
- Au Benelux, présence d'une ligne transfrontalière entre Anvers et Rotterdam. Ligne sud non encore achevée entre France et Allemagne.
- En Espagne, un réseau centralisé organisé autour de Madrid, et desservant Séville, Valence, Barcelone.
- En Italie, une ligne nord-sud (pas de réseau) qui relie Turin, Rome et Naples.
- Au Royaume-Uni, les LGV sont quasiment inexistantes à l'exception de Folkestone-Londres, en lien avec le tunnel sous la Manche et le continent.

→ Quels aménagements vous paraissent prioritaires ?



Vitesse autorisée supérieure ou égale à 250 km/h*

Linespeed over or equal to 250 km/h*

— Ligne en service (fin 2010)
Line in operation (by end of 2010)

- - - Ligne en travaux
Line under construction

— Ligne en phase d'étude avancée
(niveau enquête publique en France)
Line under advanced studies
(public enquiry in France)

Vitesse autorisée comprise entre 200 et 250 km/h*

Linespeed between 200 and 250 km/h*

— Ligne en service (fin 2010)
Line in operation (by end of 2010)

- - - Ligne en cours d'amélioration
Line under upgrading works

— Autre ligne
Other line

* Une vitesse inférieure est possible sur de courtes sections (traversées de ville, tunnels).

* Reduced linespeeds occur on short sections (across urban areas, tunnels).

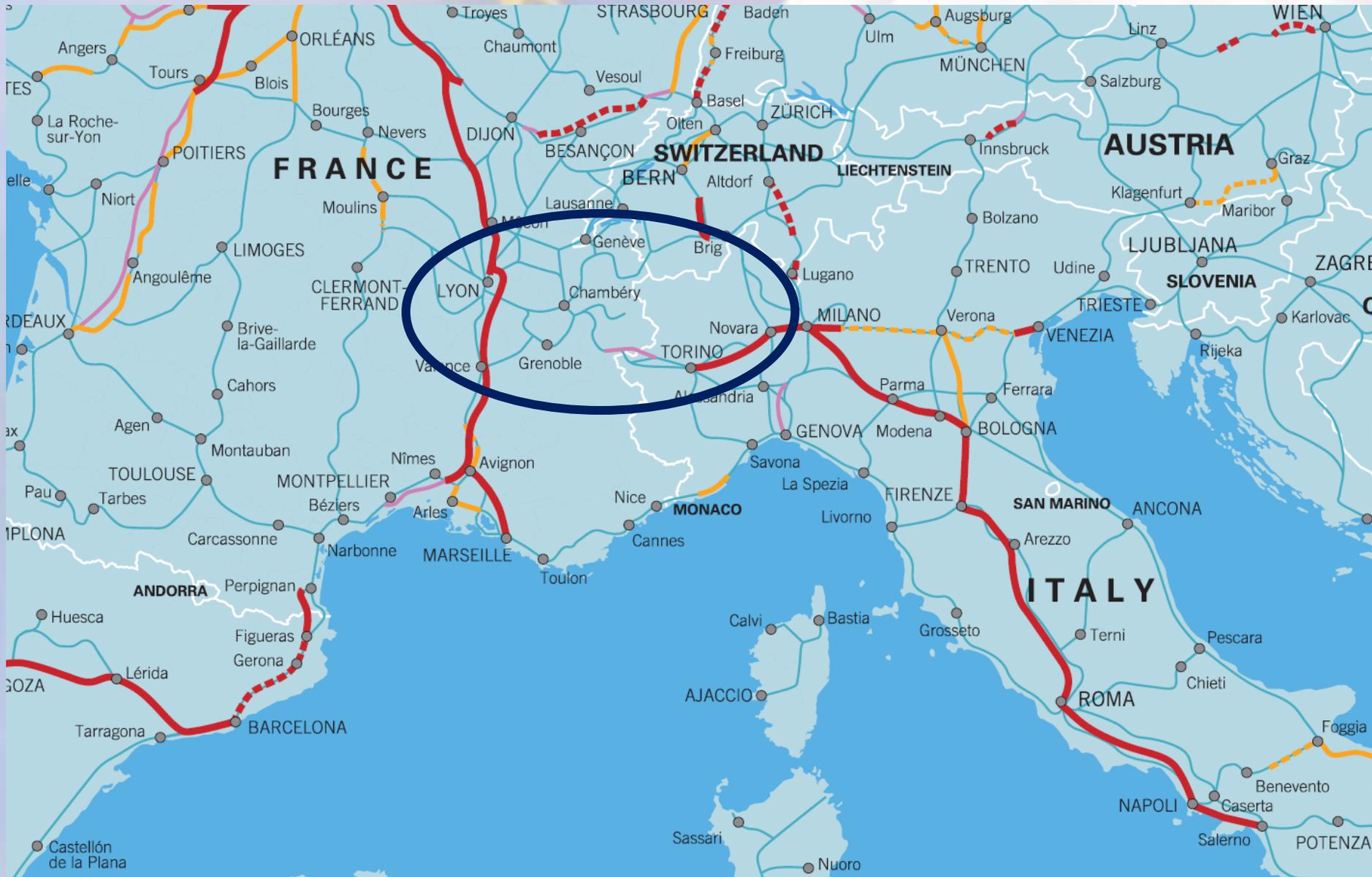
Sources : RFF, Gestionnaires d'infrastructure / Rail infrastructure managers, UIC, Commission Européenne/European Commission Document non-contractuel/Non-binding document.



0 100 200 300 km

Mai 2010 / May 2010

→ Quels aménagements vous paraissent prioritaires ?



GRANDS PROJETS FERROVIAIRES À L'HORIZON 2020



INFRASTRUCTURES EXISTANTES OU EN CONSTRUCTION

- LGV (Ligne à grande vitesse)
- LGV en construction
- Ligne électrifiée
- Ligne non électrifiée
- LGV hors France
- LGV en construction hors France
- Principale ligne hors France

PROJETS "2010"

- LGV
- Ligne nouvelle

AUTRES PROJETS D'INFRASTRUCTURE

- Amélioration de ligne
- Ligne nouvelle

Avertissement: les tracés figurés sur cette carte ont un caractère prospectif indicatif.

0 25 50 75 100 km

Janvier 2010

LGV Bretagne-Pays de la Loire

LGV Sud Europe Atlantique

LGV Poitiers-Limoges

LGV Bordeaux-Toulouse

Projet ferroviaire Bordeaux-Espagne

Contournement de Nîmes et Montpellier

LN Montpellier-Perpignan

LN mixte Perpignan-Figueras

CGE Express

Interconnexion LGV Sud Ile-de-France

LGV Rhin-Rhône Branche est

LGV Rhin-Rhône Branches ouest et sud

Haut Bugey Nouvelle liaison vers Genève

LGV Est européenne 2^e phase

Doublement pont de Kehl

Liaison ferroviaire Lyon-Turin

Contournement ferroviaire de Lyon

LGV PACA

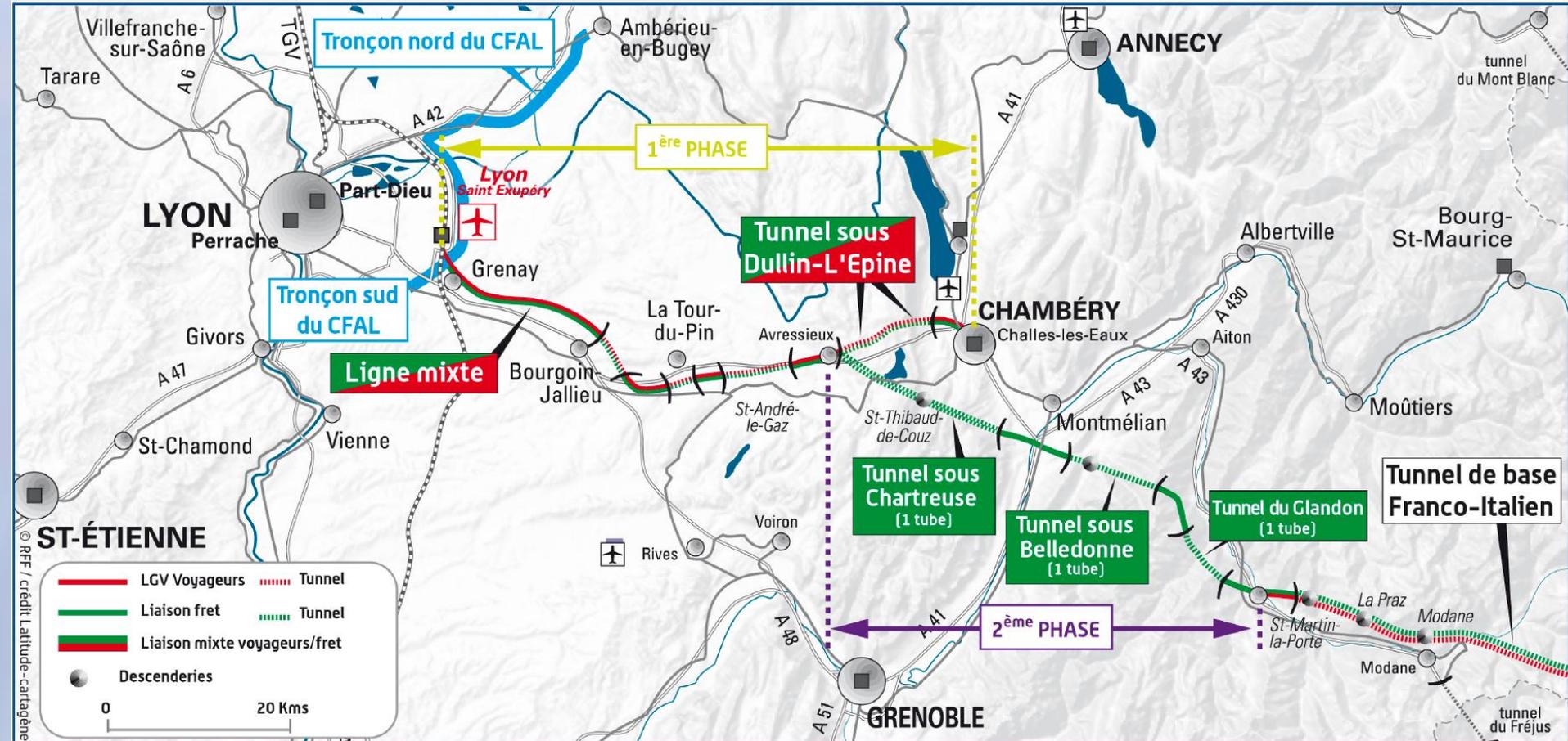


**Liaison ferroviaire
Lyon-Turin**

**Contournement
ferroviaire de Lyon**

ITALIE

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin



Tracé de la liaison Lyon-Turin

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin

La liaison Lyon-Turin, chiffres-clés

- Un chantier européen transfrontalier, en plusieurs étapes, qui comporte plus de **200 km de lignes nouvelles entre Lyon et Turin** et plusieurs ouvrages d'art et tunnels, dont le tunnel de base de 57 km entre Saint-Jean-De-Maurienne et Suse.
- Une liaison ferroviaire mixte, fret et voyageurs, qui transportera à terme **40 millions de tonnes de marchandises** (soit l'équivalent de 2 millions de camions transitant à travers les Alpes) et **5 millions de voyageurs** par an, en toute sécurité, offrant une véritable alternative au transport aérien et routier avec un gain de temps de parcours de 2 heures [...] et **mettant en réseau 5 000 km de lignes existantes** de la péninsule ibérique à l'Europe centre-orientale.
- Un tunnel de base international de 57 km, de St-Jean de Maurienne à Suse, dont l'investissement représente **8,2 milliards d'euros** [...]. **L'Union européenne** finance les travaux à **hauteur de 27 %**, soit une première tranche de 671,80 millions d'euros. En contrepartie, les Etats français et italien se sont engagés sur un planning de réalisation de l'infrastructure. Pour la période 2014-2020, **la Commission européenne a proposé de porter ce financement jusqu'à 40%**, dans le cadre de la "Connecting Europe Facility". [...]

Avec un démarrage du chantier du tunnel de base en 2013, **la mise en service du Lyon-Turin est attendue en 2023.**

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin

LE MAILLON CENTRAL DU CORRIDOR FERROVIAIRE LISBONNE-KIEV

Le seul axe
est-ouest
transalpin



<http://www.transalpine.com/chiffres-cles>

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin

Manifestations sur le chantier de la liaison Lyon-Turin

Une quarantaine de personnes ont été arrêtées ce matin, dont 26 ont été incarcérées, à la suite d'une enquête de la justice italienne sur les violents heurts qui se sont produits le 3 juillet dernier sur le chantier du tunnel du TGV Lyon-Turin dans le Val de Susse, au nord de l'Italie. Une ligne qui ramènerait le trajet Paris-Milan à 4 heures. Une ligne que dénoncent avec force les habitants du Val de Susse pour les dommages que les travaux devraient causer sur les vallées où ils vivent. Début des travaux de percement du tunnel en 2013.

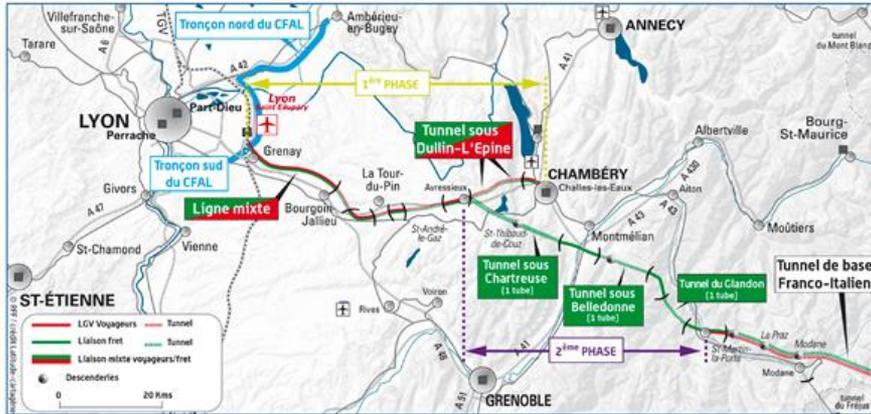
Plus de 200 policiers ont participé à cette opération qui s'est déroulée dans une quinzaine de provinces italiennes, du nord au sud du pays, visant des milieux d'extrême-gauche opposés à la construction de cette ligne à grande vitesse entre l'Italie et la France.

Vingt-six personnes ont été arrêtées et seize autres assignées à résidence pour résistance à un officier public, violences, lésions et dommages, selon le *Corriere della Sera*.

Ce jour-là, le 3 juillet, des échauffourées, très dures, s'étaient déroulées pendant deux heures. Cocktails Molotov, pierres, bouteilles remplies d'ammoniaque avaient été lancées sur les forces de l'ordre qui répliquaient avec des grenades lacrymogènes, parfois tirées à hauteur d'homme. Le bilan avait été à la hauteur des heurts : Au moins 188 policiers et carabiniers et une quinzaine de manifestants avaient été blessés. Avant que les manifestants les plus déterminés ne se dispersent...

<http://www.letelegramme.com>, 26 janvier 2012.

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin



La liaison Lyon-Turin, chiffres-clés

- Un chantier européen transfrontalier, en plusieurs étapes, qui comporte plus de **200 km de lignes nouvelles entre Lyon et Turin** et plusieurs ouvrages d'art et tunnels, dont le tunnel de base de 57 km entre Saint-Jean-De-Maurienne et Suse.
- Une liaison ferroviaire mixte, fret et voyageurs, qui transportera à terme **40 millions de tonnes de marchandises** (soit l'équivalent de 2 millions de camions transitant à travers les Alpes) et **5 millions de voyageurs** par an, en toute sécurité, offrant une véritable alternative au transport aérien et routier avec un gain de temps de parcours de 2 heures [...] et **mettant en réseau 5 000 km de lignes existantes** de la péninsule ibérique à l'Europe centre-orientale.
- Un tunnel de base international de 57 km, de St-Jean de Maurienne à Suse, dont l'investissement représente **8,2 milliards d'euros** [...]. **L'Union européenne** finance les travaux à **hauteur de 27 %**, soit une première tranche de 671,80 millions d'euros. En contrepartie, les Etats français et italien se sont engagés sur un planning de réalisation de l'infrastructure. Pour la période 2014-2020, **la Commission européenne a proposé de porter ce financement jusqu'à 40%**, dans le cadre de la "Connecting Europe Facility". [...]

Avec un démarrage du chantier du tunnel de base en 2013, **la mise en service du Lyon-Turin est attendue en 2023.**

<http://www.transalpine.com/chiffres-clés>

LE MAILLON CENTRAL DU CORRIDOR FERROVIAIRE LISBONNE-KIEV



<http://www.transalpine.com/chiffres-clés>

Manifestations sur le chantier de la liaison Lyon-Turin

Une quarantaine de personnes ont été arrêtées ce matin, dont 26 ont été incarcérées, à la suite d'une enquête de la justice italienne sur les violents heurts qui se sont produits le 3 juillet dernier sur le chantier du tunnel du TGV Lyon-Turin dans le Val de Suse, au nord de l'Italie. Une ligne qui ramènerait le trajet Paris-Milan à 4 heures. Une ligne que dénoncent avec force les habitants du Val de Suse pour les dommages que les travaux devraient causer sur les vallées où ils vivent. Début des travaux de percement du tunnel en 2013.

Plus de 200 policiers ont participé à cette opération qui s'est déroulée dans une quinzaine de provinces italiennes, du nord au sud du pays, visant des milieux d'extrême-gauche opposés à la construction de cette ligne à grande vitesse entre l'Italie et la France.

Vingt-six personnes ont été arrêtées et seize autres assignées à résidence pour résistance à un officier public, violences, lésions et dommages, selon le *Corriere della Sera*.

Ce jour-là, le 3 juillet, des échauffourées, très dures, s'étaient déroulées pendant deux heures. Cocktails Molotov, pierres, bouteilles remplies d'ammoniaque avaient été lancées sur les forces de l'ordre qui répliquaient avec des grenades lacrymogènes, parfois tirées à hauteur d'homme. Le bilan avait été à la hauteur des heurts : Au moins 188 policiers et carabinieri et une quinzaine de manifestants avaient été blessés. Avant que les manifestants les plus déterminés ne se dispersent...

<http://www.letelegramme.com>, 26 janvier 2012.

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin

LE MAILLON CENTRAL DU CORRIDOR FERROVIAIRE LISBONNE-KIEV

Le seul axe
est-ouest
transalpin



<http://www.transalpine.com/chiffres-cles>

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin



<http://www.transalpine.com/chiffres-clés>

Selon ce document provenant du site officiel sur la liaison Lyon-Turin, quels objectifs cet aménagement ambitionne-t-il d'atteindre ?

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin



<http://www.transalpine.com/chiffres-clés>

Selon ce document, la liaison Lyon-Turin devrait permettre à terme :

- de créer un immense axe est-ouest entre Lisbonne et Kiev,
- d'achever un axe nord-sud entre Londres et Rome,
- de mieux relier la France à l'ensemble de l'Europe et d'en faire un nœud majeur dans les grands axes de circulation européens.

→ France intégrée dans l'Union Européenne

CONNAISSANCES

La question est abordée au travers de deux sujets :

Les réseaux de transports :

La France combine différentes logiques d'organisation des transports : la centralisation à partir de Paris, l'intégration à l'espace européen et au monde, renforcée par de grands aménagements.

La centralisation à partir de Paris	A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?
L'intégration à l'espace européen	B- Comment mieux intégrer la France à l'espace européen par les lignes à grande vitesse ?
De grands aménagements	C- Un exemple de grand aménagement

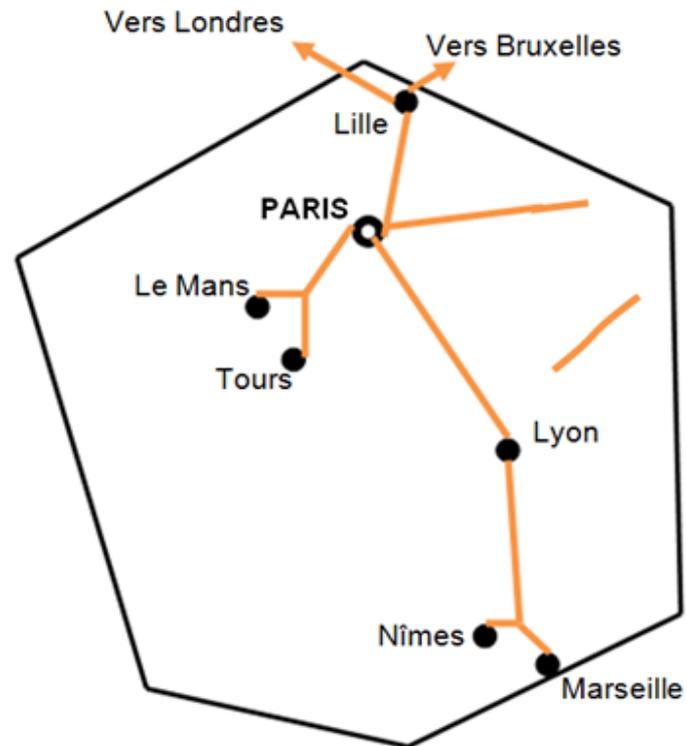
A- Comment est organisé le réseau de lignes à grande vitesse en France ?



© Bouron, 2005-2008 - <http://www.geotheque.org>
sources : SNCF, Ministère des Transports et de l'Équipement

Les lignes à grande vitesse en France

(remarque : les « Lignes TGV » ne permettent pas aux trains à grande vitesse de rouler réellement à grande vitesse, seules les « Lignes à Grande Vitesse » le permettent.)

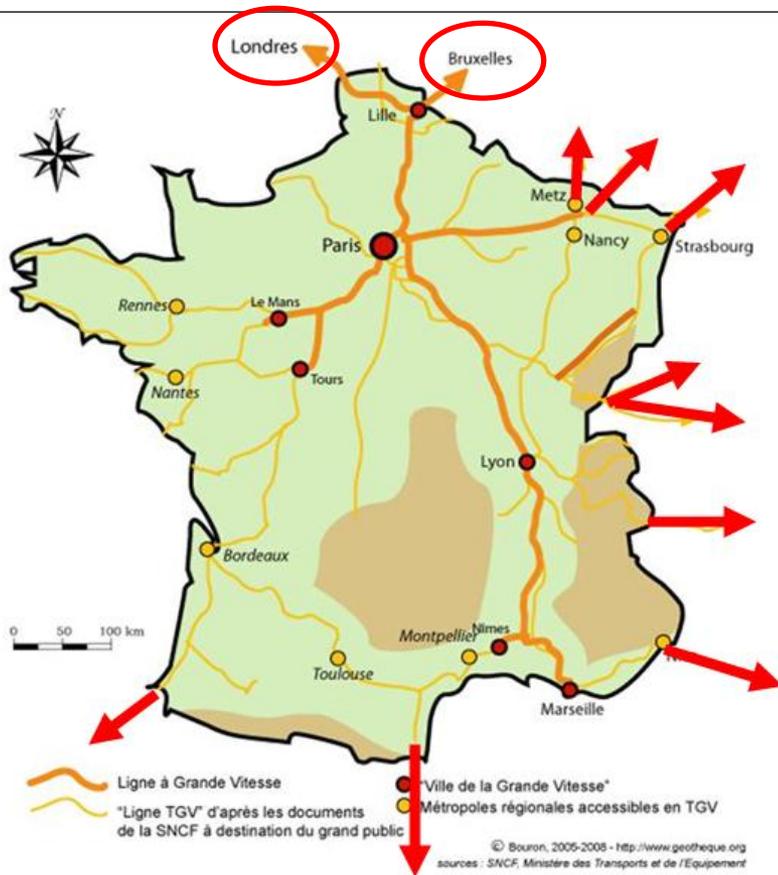


Lignes à Grande Vitesse

- Villes connectées par les Lignes à Grande Vitesse
- Ville « centrale » pour le réseau à Grande Vitesse

- Un réseau centralisé à partir de Paris
- Un réseau principalement Nord/Sud (Lille, Paris, Lyon, Vallée du Rhône, Marseille)
- Un réseau très incomplet
- Une grande partie de la France reste à l'écart des lignes à grande vitesse

B- Comment mieux intégrer la France à l'espace européen par les lignes à grande vitesse ?



- **Éléments d'intégration (de liaison déjà présents) : ligne à grande vitesse vers Londres (tunnel) et vers Bruxelles (une des capitales de l'UE).**

- **Aménagements nécessaires :**

- transformer des lignes TGV existantes en lignes à grande vitesse (vers l'Allemagne, l'Italie)
- Créer des lignes à grande vitesse vers Espagne.

Le réseau européen
des lignes à grande vitesse
(2010)



- Réseau européen des LGV est très incomplet (seulement quelques pays en Europe de l'ouest et du sud) et parcellaire. Toutes les lignes ne sont pas connectées entre elles.
- En Allemagne, pas un véritable réseau, mais des LGV isolées les unes des autres qui desservent Francfort, Stuttgart, Hanovre.
- Au Benelux, présence d'une ligne transfrontalière entre Anvers et Rotterdam. Ligne sud non encore achevée entre France et Allemagne.
- En Espagne, un réseau centralisé organisé autour de Madrid, et desservant Séville, Valence, Barcelone.
- En Italie, une ligne nord-sud (pas de réseau) qui relie Turin, Rome et Naples.
- Au Royaume-Uni, les LGV sont quasiment inexistantes à l'exception de Folkestone-Londres, en lien avec le tunnel sous la Manche et le continent.

C- Un exemple de grand aménagement : la liaison Lyon-Turin



<http://www.transalpine.com/chiffres-clés>

Selon ce document, la liaison Lyon-Turin devrait permettre à terme :

- de créer un immense axe est-ouest entre Lisbonne et Kiev,
- d'achever un axe nord-sud entre Londres et Rome,
- de mieux relier la France à l'ensemble de l'Europe et d'en faire un nœud majeur dans les grands axes de circulation européens.

La France intégrée dans l'Union Européenne

PROBLEMATIQUE :

**Comment la France s'intègre-t-elle dans
l'Union Européenne**

**→ par l'aménagement de nouvelles
lignes à grande vitesse ?**

**→ à travers la gestion de la forêt
méditerranéenne ?**

II. Comment la France s'intègre-t-elle dans l'Union Européenne à travers la gestion de la forêt méditerranéenne ?

Une étude de cas au choix :

- la gestion de la forêt méditerranéenne ;
- un exemple de risque technologique.

L'étude de cas souligne l'interdépendance des territoires et les enjeux d'une gestion globale des risques dans le contexte européen.

→ Travail dirigé à faire à la maison

Etude de documents

Correction en classe

Synthèse pour répondre à la problématique

Les forêts méditerranéennes

Une ambiguïté se présente dès que l'on se préoccupe d'étudier et de connaître *les forêts méditerranéennes* : celle de leur définition et de leur délimitation. Il n'est guère possible d'en parler comme de forêts au sens strict. Sur le terrain, on rencontre en effet une mosaïque de formations plus ou moins boisées, plus ou moins ouvertes. Entre la pelouse ou la prairie, non arborées, et la haute futaie résineuse existent toutes les transitions.

Sols, altitudes, expositions, pluviométrie et vents se conjuguent pour créer des écosystèmes végétaux extrêmement variés. Les seuls caractères communs sont la sécheresse estivale (dont la durée varie cependant de 1 à 6 mois) et l'ensoleillement toujours fort. Des facteurs géologiques variés (éruptions, glaciations, érosions, incendies naturels) se sont encore ajoutés, depuis un passé lointain, pour expliquer la diversité des formations végétales.

Hospitalières aux hommes depuis des millénaires, les forêts méditerranéennes fournissent une gamme étendue de produits et services variés (bois, chasse, tourisme, ...). Depuis un peu plus d'un siècle, des interventions massives sont devenues nécessaires pour ralentir une dégradation qui aurait pu devenir irréversible.

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

(D'après un rapport fait pour le Parlement européen, septembre 2006)

<http://www.europarl.europa.eu>

Les forêts méditerranéennes

Une ambiguïté se présente dès que l'on se préoccupe d'étudier et de connaître *les forêts méditerranéennes* : celle de leur définition et de leur délimitation. Il n'est guère possible d'en parler comme de forêts au sens strict. Sur le terrain, on rencontre en effet une mosaïque de formations plus ou moins boisées, plus ou moins ouvertes. Entre la pelouse ou la prairie, non arborées, et la haute futaie résineuse existent toutes les transitions.

Sols, altitudes, expositions, pluviométrie et vents se conjuguent pour créer des écosystèmes végétaux extrêmement variés. Les seuls caractères communs sont la sécheresse estivale (dont la durée varie cependant de 1 à 6 mois) et l'ensoleillement toujours fort. Des facteurs géologiques variés (éruptions, glaciations, érosions, incendies naturels) se sont encore ajoutés, depuis un passé lointain, pour expliquer la diversité des formations végétales.

Hospitalières aux hommes depuis des millénaires, les forêts méditerranéennes fournissent une gamme étendue de produits et services variés (bois, chasse, tourisme, ...). Depuis un peu plus d'un siècle, des interventions massives sont devenues nécessaires pour ralentir une dégradation qui aurait pu devenir irréversible.

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

(D'après un rapport fait pour le Parlement européen, septembre 2006)

1- Dans les deux premiers paragraphes de ce texte, quels éléments de diversité ou d'unité sont mis en évidence à propos de la forêt méditerranéenne ?

Les forêts méditerranéennes

Une ambiguïté se présente dès que l'on se préoccupe d'étudier et de connaître *les forêts méditerranéennes* : celle de leur définition et de leur délimitation. Il n'est guère possible d'en parler comme de forêts au sens strict. Sur le terrain, on rencontre en effet une mosaïque de formations plus ou moins boisées, plus ou moins ouvertes. Entre la pelouse ou la prairie, non arborées, et la haute futaie résineuse existent toutes les transitions.

Sols, altitudes, expositions, pluviométrie et vents se conjuguent pour créer des écosystèmes végétaux extrêmement variés. Les seuls caractères communs sont la sécheresse estivale (dont la durée varie cependant de 1 à 6 mois) et l'ensoleillement toujours fort. Des facteurs géologiques variés (éruptions, glaciations, érosions, incendies naturels) se sont encore ajoutés, depuis un passé lointain, pour expliquer la diversité des formations végétales.

Hospitalières aux hommes depuis des millénaires, les forêts méditerranéennes fournissent une gamme étendue de produits et services variés (bois, chasse, tourisme, ...). Depuis un peu plus d'un siècle, des interventions massives sont devenues nécessaires pour ralentir une dégradation qui aurait pu devenir irréversible.

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

(D'après un rapport fait pour le Parlement européen, septembre 2006)

COMPETENCES : Maîtrise de la langue (1)
→ Repérer les informations dans un texte

Les forêts méditerranéennes

Une ambiguïté se présente dès que l'on se préoccupe d'étudier et de connaître *les forêts méditerranéennes* : celle de leur définition et de leur délimitation. Il n'est guère possible d'en parler comme de forêts au sens strict. Sur le terrain, on rencontre en effet une mosaïque de formations plus ou moins boisées, plus ou moins ouvertes. Entre la pelouse ou la prairie, non arborées, et la haute futaie résineuse existent toutes les transitions.

Sols, altitudes, expositions, pluviométrie et vents se conjuguent pour créer des écosystèmes végétaux extrêmement variés. Les seuls caractères communs sont la sécheresse estivale (dont la durée varie cependant de 1 à 6 mois) et l'ensoleillement toujours fort. Des facteurs géologiques variés (éruptions, glaciations, érosions, incendies naturels) se sont encore ajoutés, depuis un passé lointain, pour expliquer la diversité des formations végétales.

Hospitalières aux hommes depuis des millénaires, les forêts méditerranéennes fournissent une gamme étendue de produits et services variés (bois, chasse, tourisme, ...). Depuis un peu plus d'un siècle, des interventions massives sont devenues nécessaires pour ralentir une dégradation qui aurait pu devenir irréversible.

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

(D'après un rapport fait pour le Parlement européen, septembre 2006)

« Hospitalières aux hommes depuis des millénaires » : expliquez cette expression et justifiez votre explication par des exemples pris dans le texte.

Les forêts méditerranéennes

Une ambiguïté se présente dès que l'on se préoccupe d'étudier et de connaître *les forêts méditerranéennes* : celle de leur définition et de leur délimitation. Il n'est guère possible d'en parler comme de forêts au sens strict. Sur le terrain, on rencontre en effet une mosaïque de formations plus ou moins boisées, plus ou moins ouvertes. Entre la pelouse ou la prairie, non arborées, et la haute futaie résineuse existent toutes les transitions.

Sols, altitudes, expositions, pluviométrie et vents se conjuguent pour créer des écosystèmes végétaux extrêmement variés. Les seuls caractères communs sont la sécheresse estivale (dont la durée varie cependant de 1 à 6 mois) et l'ensoleillement toujours fort. Des facteurs géologiques variés (éruptions, glaciations, érosions, incendies naturels) se sont encore ajoutés, depuis un passé lointain, pour expliquer la diversité des formations végétales.

Hospitalières aux hommes depuis des millénaires, les forêts méditerranéennes fournissent une gamme étendue de produits et services variés (bois, chasse, tourisme, ...). Depuis un peu plus d'un siècle, des interventions massives sont devenues nécessaires pour ralentir une dégradation qui aurait pu devenir irréversible.

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

(D'après un rapport fait pour le Parlement européen, septembre 2006)

COMPETENCES : Maîtrise de la langue (1)

→ Utiliser ses capacités de raisonnement, ses connaissances sur la langue, savoir faire appel à des outils appropriés pour lire

Les forêts méditerranéennes

Une ambiguïté se présente dès que l'on se préoccupe d'étudier et de connaître *les forêts méditerranéennes* : celle de leur définition et de leur délimitation. Il n'est guère possible d'en parler comme de forêts au sens strict. Sur le terrain, on rencontre en effet une mosaïque de formations plus ou moins boisées, plus ou moins ouvertes. Entre la pelouse ou la prairie, non arborées, et la haute futaie résineuse existent toutes les transitions.

Sols, altitudes, expositions, pluviométrie et vents se conjuguent pour créer des écosystèmes végétaux extrêmement variés. Les seuls caractères communs sont la sécheresse estivale (dont la durée varie cependant de 1 à 6 mois) et l'ensoleillement toujours fort. Des facteurs géologiques variés (éruptions, glaciations, érosions, incendies naturels) se sont encore ajoutés, depuis un passé lointain, pour expliquer la diversité des formations végétales.

Hospitalières aux hommes depuis des millénaires, les forêts méditerranéennes fournissent une gamme étendue de produits et services variés (bois, chasse, tourisme, ...). Depuis un peu plus d'un siècle, des interventions massives sont devenues nécessaires pour ralentir une dégradation qui aurait pu devenir irréversible.

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

(D'après un rapport fait pour le Parlement européen, septembre 2006)



Hélicoptère bombardier d'eau traitant un incendie de forêt

En effet, ces forêts sont parfois menacées dans leur existence même. Les défrichements et le surpâturage, surtout dans les zones basses, peuvent aboutir à un tassement des sols et à un appauvrissement des écosystèmes. Les dommages dus aux incendies de forêt constituent le plus grand danger en région méditerranéenne. Ces sinistres sont le plus souvent d'origine humaine, volontaire ou non ; leur aggravation est constatée, pas tellement en surface, mais surtout en nombre. Certains secteurs sont plus menacés et plus fréquemment parcourus que d'autres. Alors qu'un intervalle suffisant entre deux incendies (on l'évalue à une quinzaine d'années) permet à la forêt d'évoluer sans disparaître, des zones trop fréquemment touchées sont menacées de désertification.

Quel problème touchant la forêt méditerranéenne est illustré par les deux documents ? Comment le texte qualifie-t-il ce problème et quelle menace envisage-t-il ?

Le projet *Pyrosudoe*

Depuis avril 2009, le conseil général du Gard s'est lancé en tant que chef de file dans un projet de coopération européenne avec différentes régions du sud-ouest européen dans lesquelles les incendies forestiers menacent de plus en plus fréquemment les interfaces (zones de contact) entre la forêt et les zones habitées.

Les acteurs publics des régions espagnoles, françaises, portugaises et britanniques (Gibraltar) se sont associés dans ce projet appelé *Pyrosudoe*, afin de mettre en commun leurs connaissances dans le domaine de la lutte contre les incendies. Ce projet de coopération qui s'inscrit dans un programme INTERREG* qui a pour objectif final l'amélioration des politiques de gestion des contacts forêt-habitat en faveur de la prévention du risque d'incendie, afin de réduire les menaces pour la population et les infrastructures et protéger l'environnement et le milieu naturel.

Pour atteindre cet objectif, les partenaires ont convenu : d'élaborer des procédures et outils communs d'intervention face au risque incendie, de favoriser les retours d'expérience après incendie en vue de l'amélioration de ces outils communs, et enfin de développer une culture commune du risque incendie par la sensibilisation des populations et la diffusion des résultats du projet.

Le projet *Pyrosudoe* va investir 132 millions d'euros sur l'ensemble de l'espace Sud-ouest européen. Cette enveloppe financière est constituée par 99,4 millions d'euros de contribution de l'Union européenne via le FEDER et 32,6 millions d'euros de contreparties publiques nationales.

Site de l'ONF, Office National des Forêts.

*INTERREG : programme européen de coopération transfrontalière cofinancé par les pays partenaires et par le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional).

Le projet *Pyrosudoe*

Depuis avril 2009, le conseil général du Gard s'est lancé en tant que chef de file dans un projet de coopération européenne avec différentes régions du sud-ouest européen dans lesquelles les incendies forestiers menacent de plus en plus fréquemment les interfaces (zones de contact) entre la forêt et les zones habitées.

Les acteurs publics des régions espagnoles, françaises, portugaises et britanniques (Gibraltar) se sont associés dans ce projet appelé *Pyrosudoe*, afin de mettre en commun leurs connaissances dans le domaine de la lutte contre les incendies. Ce projet de coopération qui s'inscrit dans un programme INTERREG* qui a pour objectif final l'amélioration des politiques de gestion des contacts forêt-habitat en faveur de la prévention du risque d'incendie, afin de réduire les menaces pour la population et les infrastructures et protéger l'environnement et le milieu naturel.

Pour atteindre cet objectif, les partenaires ont convenu : d'élaborer des procédures et outils communs d'intervention face au risque incendie, de favoriser les retours d'expérience après incendie en vue de l'amélioration de ces outils communs, et enfin de développer une culture commune du risque incendie par la sensibilisation des populations et la diffusion des résultats du projet.

Le projet *Pyrosudoe* va investir 132 millions d'euros sur l'ensemble de l'espace Sud-ouest européen. Cette enveloppe financière est constituée par 99,4 millions d'euros de contribution de l'Union européenne via le FEDER et 32,6 millions d'euros de contreparties publiques nationales.

Site de l'ONF, Office National des Forêts.

*INTERREG : programme européen de coopération transfrontalière cofinancé par les pays partenaires et par le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional).



Régions européennes impliquées dans le projet *Pyrosudoe*



UNION EUROPÉENNE
F E D E R
Fonds Européen de
Développement Régional

<http://www.onf.fr>

NOM DU PROJET DE COOPERATION EUROPEENNE	
PAYS ET REGIONS PARTENAIRES	
OBJECTIF COMMUN	
MOYENS POUR ATTEINDRE CET OBJECTIF	
FINANCEMENTS	

NOM DU PROJET	Programme <i>Pyrosudoe</i>
PAYS ET REGIONS PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none">- ESPAGNE (Andalousie, Aragon)- FRANCE (Languedoc Roussillon, Aquitaine)- PORTUGAL (Algarve)- ROYAUME-UNI (Gibraltar)
OBJECTIF COMMUN	Améliorer la prévention contre les risques d'incendie dans les zones de contact entre la forêt et les zones d'habitation.
MOYENS POUR ATTEINDRE CET OBJECTIF	<ul style="list-style-type: none">- Elaborer des procédures et outils communs d'intervention face au risque incendie- Favoriser les retours d'expérience après incendie en vue de l'amélioration de ces outils communs- Développer une culture commune du risque incendie par la sensibilisation des populations et la diffusion des résultats du projet
FINANCEMENTS	<ul style="list-style-type: none">- FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)- Pays partenaires

Travail de synthèse

- **A travers cet exemple, peut-on parler d'intégration de la France dans l'Union Européenne ?**

→ **Projet transfrontalier impliquant la France et trois autres pays de l'Union Européenne**

→ **Financement par ces pays partenaires et par le FEDER**

→ **Recherches de solutions communes face à un problème commun**

→ **Echanges d'informations, retours sur expériences, choix concertés**

→ **Mutualisation des moyens et des financements**

Evaluation possible

Etude de cas :

LGV Perpignan-Barcelone

Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Historique du projet

Le projet de LGV Paris-Barcelone a été initialisée il y a 15 ans, par l'accord de Madrid conclu en 1995 entre la France et l'Espagne. Dès la conclusion du contrat de concession, les premiers travaux ont débutés en novembre 2004 et se sont achevé en février 2009.

La mise en service commerciale de la ligne Perpignan-Figueras a eu lieu le 19 décembre 2010.

Caractéristiques de la ligne Perpignan - Figueras

Le nouveau tronçon Perpignan – Figueras est une ligne à grande vitesse à double voies conforme aux standards européens d'écartement d'une longueur de 44,4 kilomètres, comprenant 24,6 km coté français et 19,8 km coté espagnol.

Il s'agit d'une ligne mixte permettant de faire circuler des trains de fret entre 100 et 120 km/h et des trains de voyageurs à une vitesse d'au moins 300km/h.

Le tunnel du Perthus, dont le percement s'est achevé fin 2007, permet pour la première fois de franchir les Pyrénées à grande vitesse. Il s'agit d'un tunnel bitube long de 8,3 km, dont 7,3 km situé en France et 1,0 km en Espagne.

Les temps de parcours :

- Perpignan – Figueras : 23 minutes
- Paris – Barcelone en 2010 : 8h40
- Paris – Barcelone en 2011 : 7h25
- Paris – Barcelone en 2012 : 5h40

Financement du projet

Le coût total de cet important projet ferroviaire est de 1 100 M€. Le concessionnaire perçoit le financement, d'une part, des péages d'infrastructure auprès des entreprises ferroviaires empruntant la ligne nouvelle et, d'autre part, une subvention d'équilibre versée par les concédants, les Etats français et espagnol.

La subvention d'équilibre s'élève à 640 M€, répartis à parts égales entre les deux Etats et avec une contribution de 160 M€ de l'Union européenne.

