

Partie III – LA France ET L'UNION EUROPEENNE

(environ 25% du temps consacré à la géographie – 8H30 heures)

Thème 1 - L'UNION EUROPÉENNE, UNE UNION D'ÉTATS

Thème 2 - LA FRANCE INTÉGRÉE DANS L'UNION EUROPÉENNE

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

Le professeur peut consacrer **6 heures** (évaluation comprise) à ce thème.

Problématiques

Le territoire national est intégré dans l'Union européenne par les réseaux de transports et par les questions d'environnement.

Les réseaux de transport ont contribué à l'unité du territoire français et participent également à l'intégration de ce dernier à l'UE, mais ces deux logiques peuvent entrer en contradiction.

La France combine différentes logiques d'organisation des transports :

Les réseaux de transports ont favorisé la centralisation parisienne ; ce mouvement a débuté par la construction en étoile des premiers réseaux des routes royales puis des chemins de fer, s'est poursuivi avec les lignes à grande vitesse, conçues à l'origine dans une logique de desserte hexagonale entre Paris et la province et s'est accentué avec le réseau autoroutier. La prééminence de Paris, comme point nodal des réseaux de transports en France a été renforcée avec la création des aéroports d'Orly et de Roissy. Le développement régional et celui des métropoles créent des besoins de liaisons nouvelles.

L'intégration à l'espace européen et au monde remet en cause ce schéma hexagonal. Point de passage obligé pour les flux terrestres entre la péninsule ibérique, l'Italie et l'Europe du Nord, la France occupe une situation de carrefour, renforcée par son très bon niveau d'équipement en infrastructures et son avance en matière de lignes ferroviaires à grande vitesse. Elle participe du vaste mouvement européen de croissance des flux et de la création d'un réseau européen de transports, encouragé par l'UE. L'enjeu de cette intégration est essentiel pour la France afin de conserver une position centrale qui semble s'affaiblir au sein d'une Europe élargie à 27, et face au risque de glissement progressif du centre de gravité du réseau européen de transports vers l'Allemagne.

L'insertion de la France dans l'Union européenne provoque un renforcement des hiérarchies entre les axes. Certains axes multimodaux, sont à la fois des corridors nationaux et européens : l'axe principal Nord –Sud dont le sillon rhodanien est le tronçon majeur, supportant les flux venus du Nord-Ouest de l'Europe, de la région parisienne et du corridor mosellan et, par le Sud, de l'Italie et de l'Espagne. D'autres réseaux, principalement aériens et maritimes, permettent cette intégration à l'Europe et au monde, ainsi que les grands équipements aéroportuaires et portuaires (Marseille et le Havre) sur ses façades maritimes, longées par deux corridors maritimes porteurs de flux intra et extra européens.

Deux fils directeurs peuvent donc guider la mise en oeuvre de ce thème :

- Comment la France s'intègre-t-elle par ses réseaux de transports dans l'espace européen ?
- Comment en retour, cette intégration européenne par les réseaux accentue les déséquilibres du territoire national ?

L'environnement

Le programme n'aborde l'environnement que sous l'angle des risques, naturels et technologiques, dans le contexte national et européen.

Certaines questions telles que les risques, n'ont de sens qu'abordées de façon internationale. Les risques sont une question internationale. En effet, les aléas d'origine naturelle ou technologique, loin d'être circonscrits aux frontières des États, ont souvent une ampleur macro régionale ou continentale. La France partage avec ses voisins des défis communs en matière de gestion des ressources et des risques au sein de milieux fortement anthropisés, qui est caractéristique des pays industrialisés, hautement développés où les aménagements et les activités exercent des pressions intenses sur des milieux en voie d'artificialisation croissante. Or, il n'existe aucune politique de gestion unifiée des risques à l'heure actuelle en Europe. Chaque État développe sa propre approche en fonction de ses héritages, de sa culture (perception des risques) et de son fonctionnement politique, alors qu'émergent cependant des dispositifs européens communs de prévention et de gestion, au sein desquels la France s'insère.

La mise en oeuvre de ce thème peut être guidée par les questions suivantes :

- Quels risques la France partage-t-elle avec ses partenaires européens ?
- Pourquoi une politique européenne en matière de lutte contre les risques ? Quels en sont les effets et les limites ?

Études de cas

Le réseau de lignes à grande vitesse en France et en Europe.

L'étude s'appuie sur l'analyse des cartes du réseau de lignes à grande vitesse aux échelles nationales et européennes. Il s'agit de montrer comment la France passe d'un réseau centralisé de transports à une logique de réseau européenne et de connexion.

Le réseau de lignes à grande vitesse fut dans un premier temps très centralisé, en visant à raccorder les métropoles régionales à Paris. La grande vitesse a eu pour effet d'accélérer la métropolisation du territoire et d'accroître les écarts avec les espaces non desservis : contraction des distances-temps et effet tunnel. Le réseau ferré à grande vitesse a permis de mettre les métropoles en réseau, assurant leur compétitivité, mais a contribué au renforcement de l'accessibilité parisienne ainsi qu'à la production de discontinuités spatiales entre des métropoles très bien reliées entre elles mais séparées par des espaces à l'écart de ce réseau.

La connexion du réseau français aux autres réseaux nationaux, qui s'équipent en lignes à grande vitesse est en cours, son achèvement est prévu à l'horizon 2020. Cette connexion est achevée au Nord (LGV Paris-Londres, complétée par la ligne du Thalys (vers Bruxelles, Cologne et Amsterdam), et à l'Est (raccordement TGV-Est-Inter City Express allemand, LGV Rhin-Rhône), tandis qu'elle s'amorce vers le Sud (Lyon-Turin, LGV Sud Europe Atlantique et Lyon-Barcelone). A brève échéance, le réseau français devrait réaliser l'interconnexion de ses propres lignes et offrir des liaisons à grande vitesse avec les principales métropoles d'Europe sans passer par Paris. On soulignera les effets aux frontières : le renouveau des métropoles frontalières, devenues des carrefours européens (Lille, Strasbourg, Nancy...) ; les franchissements montagneux des Alpes (Lyon-Turin) ou des Pyrénées (Perpignan-Figueras avec le prolongement à plus longue échéance, vers Barcelone) par des aménagements prométhéens.

Étude de cas au choix :

La gestion de la forêt méditerranéenne

La forêt méditerranéenne est particulièrement sensible au changement climatique, dans un milieu à fortes contraintes aux étés chauds et secs. Elle est également affectée en France comme dans le reste de l'Europe par de profondes transformations socio-économiques. La déprise rurale s'est traduite par un recul des activités sylvicoles, un accroissement des grandes étendues forestières mais non gérées, donc plus vulnérables au feu, tandis que de nouvelles infrastructures urbaines et touristiques ont exacerbé la fréquentation et les risques liés à de vastes interfaces forêt-habitat urbain. La forêt méditerranéenne est vue comme un sanctuaire de la nature par les populations européennes. L'ensemble est à l'origine de fréquents incendies dont les causes sont presque toujours anthropiques et les coûts humains, environnementaux, socio-économiques de grande ampleur. On mettra l'accent sur l'existence de mesures de prévention et de protection aux échelons français et européen, marquées surtout par l'ampleur et la sophistication des moyens déployés dans la lutte contre les incendies. L'importance de la coopération communautaire est à souligner, à travers la coordination des opérations dans le cadre d'une protection civile européenne, la mutualisation des moyens et l'assistance entre les États membres (prêt de Canadairs par exemple), ou encore le système européen d'information et de surveillance des incendies de forêt (EFFIS), mais elle rencontre également des limites. Les risques accrus requièrent notamment de nouvelles approches politiques de gestion, plus globales, au niveau national et européen, s'attaquant aux causes structurelles des feux. En effet, la forêt ne doit pas être limitée à la question technique de protection contre les incendies, elle doit correspondre également à une mise en valeur des territoires au sein de sociétés qui en font un symbole de l'environnement.

Un exemple de risque technologique

L'étude de cas est libre mais elle doit être choisie pour sa pertinence dans le cadre de la problématique d'intégration européenne et non pour le risque technologique en lui-même. Le cas des marées noires permet de revenir sur la situation géographique de la France comme façade maritime majeure de l'Union européenne, le long d'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde, en particulier pour le commerce du pétrole. 70% des transports par pétroliers dans l'UE se font au large des côtes de l'Atlantique et de la mer du Nord. Cela vaut à ces littoraux une exposition majeure aux risques de pollution maritime en raison d'un trafic important et en croissance dont les logiques sont plus européennes que françaises. L'étude illustre les enjeux contradictoires au sein de sociétés riches dans lesquelles les impératifs du développement économique se heurtent aux objectifs de protection de l'environnement.

Les marées noires affectent principalement l'ensemble des littoraux de la façade Ouest de l'Europe, ainsi que l'a révélée la marée noire du Prestige en 2002, après le naufrage du pétrolier au large de la Galice. Au sein de l'UE, la France a joué un rôle moteur en matière de protection des risques de pollution maritime, avec la mise en place consécutive aux marées noires, d'un système européen de surveillance du trafic maritime, de séparation des trafics (le rail d'Ouessant) et l'élaboration progressive d'un cadre législatif communautaire.

Mise en perspective

La mise en perspective met en évidence **deux modalités d'intégration du territoire national dans l'UE.**

Elle se fait au moyen de **cartes aux échelles nationale et européenne des réseaux de transports**, réseau autoroutier par exemple, et plus particulièrement de la carte du Réseau Trans-européen de Transports (RTE-T). A l'instar de la grande vitesse, la connexion routière et autoroutière des réseaux français et européens est à présent achevée (ponts et tunnels). Les aéroports et les ports assurent la connexion de la France au Monde, tandis que se dessinent les corridors maritimes le long des façades, en réponse à la hausse des flux et aux impératifs environnementaux. Les cartes permettent d'identifier des axes majeurs, dont les corridors européens de transport qui cumulent les flux nationaux, les flux d'échanges liés au commerce extérieur français et de transit. On mettra en évidence les effets de l'intégration sur la géographie des territoires, national et européen, en identifiant le poids renforcé de quelques axes majeurs et des métropoles sur les noeuds principaux des réseaux de transport, illustrant le creusement des écarts entre des territoires bien connectés et les espaces moins bien desservis.

Concernant les risques, la mise en perspective s'organise à partir d'une carte du type de risque étudié, naturel ou technologique, en France et en Europe, afin d'en souligner la dimension internationale. Ainsi, les dégâts liés à la tempête de 1999 ou la surmortalité consécutive à la canicule de 2003, les inondations, mais aussi les marées noires ou les accidents industriels ont touché de nombreux États européens en raison de causes similaires (changement climatique, artificialisation des milieux, fragilité des sociétés de réseaux...). La conscience de ces risques partagés conduit progressivement les États à élaborer une réglementation européenne en matière de prévention et de gestion des risques (le programme EURORISK,...) et plus généralement en matière d'environnement.

A l'issue de la séquence, les élèves sont capables de localiser et de situer les principales métropoles françaises et européennes sur une fond de carte de l'Europe, les axes et les noeuds de transports majeurs de l'espace français et européen et les grands aménagements (un ou deux tunnels ou grands ponts de liaison, un ou deux aéroports et ports internationaux,...)

Pièges à éviter dans la mise en oeuvre

- Se lancer dans une typologie des risques en lieu et place de la mise en perspective qui suit l'étude de cas.
- Limiter l'analyse à un seul niveau d'échelle, que celui-ci soit national ou européen. L'analyse ne vaut que par le va et vient scalaire et l'interaction entre les niveaux d'échelles.
- Développer des thématiques trop larges ; par exemple traiter des transports et non des réseaux, de l'environnement et non des risques.

Pour aller plus loin

- A. Frémont-Vanacore, La France en Europe. Cursus Colin. 2^e édition 2010.
- M. Vanier, Y. Jean, *La France, aménager les territoires*. A. Colin. 2008.
- A. Frémont, *Les transports en France*, La Documentation photographique. n° 8066, 2008
- Le site de la commission européenne : <http://effis.jrc.ec.europa.eu> - European Forest Fire Information System (base de données et cartes interactives).

■ **Deux fils directeurs peuvent donc guider la mise en oeuvre de ce thème :**

- Comment la France s'intègre-t-elle par ses réseaux de transports dans l'espace européen ?
- Comment en retour, cette intégration européenne par les réseaux accentue les déséquilibres du territoire national ?

1. Des réseaux de transports centralisés autour de Paris mais qui se transforment avec l'intégration à l'espace européen.

1.1. Des réseaux de transports liés à la centralisation parisienne.

Le réseau routier et autoroutier (10 000 km d'autoroute) **demeure l'axe de communication le plus utilisé** (90 % des déplacements humains, 66% du trafic de marchandises). **Les principales autoroutes sont organisées en étoile autour de Paris.** L'axe le plus important relie Lille, Paris, Lyon et Marseille. Les régions de l'Ouest et du Centre du territoire national sont les moins bien desservies pour des raisons historiques et de relief (massif central).

Le réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV) a également un tracé en étoile autour de Paris pour les mêmes raisons historiques et de géographie physique (construction des routes ou des lignes de chemin de fer en priorité où le terrain est plat, le long des fleuves principalement). La construction du réseau des LGV s'est accompagnée de l'aménagement de nouvelles gares qui laissent parfois de côté des villes ou des territoires : ils sont à l'écart des grands axes ou traversés sans être reliés au réseau à grande vitesse (**effet tunnel**).

La centralisation autour de Paris, comme point nodal des réseaux de transports en France a été renforcée avec la création des aéroports d'Orly et de Roissy. Les aéroports de Paris assurent plus des 3/4 du trafic de passagers et environ 90 % du fret (transport de marchandises).

1.2. Des réseaux de transports centralisés qui s'intègrent à l'espace européen.

Avec l'intégration européenne et la maîtrise technologique les réseaux de transports se prolongent au-delà du territoire national : les infrastructures de transport ont franchi les obstacles naturels grâce à des tunnels, à travers les Alpes, les Pyrénées ou sous la Manche. Les autoroutes se prolongent vers les pays limitrophes. Le réseau TGV relie Paris à Londres, à Bruxelles, à Amsterdam et à Cologne.

1.3. Les réseaux européens bouleversent l'espace français.

L'intégration à l'espace européen et au monde remet en cause ce schéma hexagonal. Point de passage obligé pour les flux terrestres entre la péninsule ibérique, l'Italie et l'Europe du Nord, **la France occupe une situation de carrefour**, renforcée par son très bon niveau d'équipement en infrastructures et son avance en matière de lignes ferroviaires à grande vitesse. Elle participe du vaste mouvement européen de croissance des flux et de la création d'un réseau européen de transports, encouragé par l'UE.

L'enjeu de cette intégration est essentiel pour la France afin de conserver une position centrale qui semble s'affaiblir au sein d'une Europe élargie à 27, et face au risque de glissement progressif du centre de gravité du réseau européen de transports vers l'Allemagne.

De plus cette intégration européenne par les réseaux accentue les déséquilibres du territoire national : l'effet tunnel se produit à l'échelle nationale (Bretagne, Normandie, Centre...sont mis en marge). L'insertion de la France dans l'Union européenne provoque un renforcement des hiérarchies entre les axes.

■ **EDC Manuel BELIN** Le réseau de lignes à grande vitesse en France et en Europe p. 312 à 315

■ **La mise en oeuvre de ce thème doit répondre aux questions suivantes :**

- Quels risques la France partage-t-elle avec ses partenaires européens ?
- Pourquoi une politique européenne en matière de lutte contre les risques ? Quels en sont les effets et les limites ?

2. Des risques naturels et technologiques intégrés au contexte national et européen.

2.1. Quels risques la France partage-t-elle avec ses partenaires européens ?

Les aléas d'origine naturelle :

▶ Les inondations constituent le principal risque naturel majeur. Elles sont dues aux crues des cours d'eau ou aux immersions maritimes. Les inondations sont amplifiées par les activités humaines qui réduisent la perméabilité du sol (urbanisation), gênent l'écoulement des eaux ; de plus de nombreuses constructions sont implantées dans des zones inondables.

▶ Les tempêtes, les avalanches, les canicules, les incendies de forêt sont d'autres risques naturels fréquents encore aggravés par l'activité humaine. L'Europe peut également être touchée par des éruptions volcaniques, des tremblements de terre.

Les aléas d'origine technologique :

▶ Les principaux risques technologiques sont les explosions d'usines, les incendies et la pollution due aux gaz toxiques. De nombreuses industries dangereuses sont très proches des quartiers d'habitation.

▶ Des risques d'accident dans les centrales nucléaires sont également possibles. Un accident nucléaire majeur aurait des retombées sur tout le continent européen.

▶ Les accidents de transport de produits dangereux (marées noires).

2.2. Les effets et les limites d'une politique européenne pour lutter contre les risques ?

La conscience de ces risques partagés conduit progressivement les États à élaborer une réglementation européenne en matière de prévention et de gestion des risques (le programme EURORISK,...) et plus généralement en matière d'environnement : programmes communs d'étude des risques, prévention du risque technologique sur les installations industrielles (directive Seveso), information du public sur les

risques environnementaux. En cas de grave catastrophe, l'Union européenne organise la coopération des États pour porter secours aux victimes.

En France, les directives européennes ont été transposées dans la loi Risques de 2003.

- **EDC Manuel BELIN** Les risques industriels à Lyon p. 324-325

3. Mise en perspective.

- **Manuel BELIN** p. 316-317 **cartes aux échelles nationale et européenne des réseaux de transports**, réseau autoroutier, carte du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T).
- **Manuel BELIN** p. 322-323 et 326-327 **carte du type de risque étudié, naturel ou technologique, en France et en Europe**, en souligner la dimension internationale.