

Etude de document p. 334

1. Ce document est une caricature dessinée par Plantu en 1997.
2. Au centre du dessin, se dresse un moulin. Un drapeau de l'Union européenne flotte au-dessus. Autour du moulin, des personnages soufflent pour faire tourner ses ailes. Sur chacun d'eux, un drapeau d'un État de l'Union européenne a été représenté : Royaume-Uni, Allemagne, France, Italie... Plantu fait parler d'autres personnages, en haut à droite : « On va avoir du mal à le faire tourner. »
3. Le moulin symbolise l'UE. Les personnages symbolisent les États.
4. Le dessinateur montre que le fonctionnement de l'UE est difficile, mais qu'il aboutit malgré tout à l'édification d'un bâtiment commun. Par exemple, certains membres de l'UE ne veulent pas faire partie de la zone euro comme le Royaume-Uni.

Décrivez les contrastes entre les territoires de l'UE

À l'intérieur de l'UE, les inégalités entre les États, les régions et les villes sont importantes.

Les inégalités sont économiques. Ainsi le PIB par habitant moyen dans l'UE est de 24000 euros en 2010, et c'est dans les États de l'Ouest qu'il est le plus élevé (par exemple en France, 26100 euros) et dans les États de l'Est qu'il est le plus faible (en Roumanie, 11000 euros) à cause d'un retard de développement dû à leur ancienne appartenance au bloc de l'Est pendant la Guerre froide. Les États du Sud sont dans une situation intermédiaire. Cependant, on retrouve ces disparités aussi au niveau régionale avec des régions urbaines (Grand Londres, Ile de France, axe Rhénan) très dynamiques et riches et des régions rurales et isolées mal intégrées à l'économie européenne et mondiale (Massif Central, campagnes roumaines...). A l'échelle locale, des territoires présentent de fortes disparités : Par exemple, richesse dans les centres-villes et quartiers des affaires (ex : Paris) alors que certaines banlieues souffrent de la pauvreté (ex : Seine Saint-Denis).

Ces disparités se traduisent par des inégalités sociales importantes, avec de meilleures conditions de vie dans les parties les plus riches de l'UE par rapport aux parties les plus pauvres. Ainsi, on retrouve une part importante de logements surpeuplés et de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté en Roumanie (respectivement, 55% et 22%), alors qu'en France ces parts sont bien plus faibles (9.6% et 13%) qu'en Roumanie mais aussi bien en dessous de la moyenne de l'UE (18% et 16%). Une fois de plus, on note une différence importante entre les territoires de l'Ouest plus favorisés et ceux du Sud et de l'Est plus en difficulté. On retrouve ces disparités à des échelles locales.

Comment l'UE cherche-t-elle à réduire les contrastes ?

L'UE cherche à réduire ces inégalités afin de préserver la cohésion entre les membres de l'UE : c'est la politique de cohésion des territoires (États, régions, villes...) qui concerne les territoires les plus défavorisés de l'UE. Cela nécessite une solidarité des États les plus riches qui financent le FEDER et le FSE qui permettent d'apporter le soutien financier nécessaire à ces territoires en difficulté afin de leur permettre de se développer économiquement (reconversions des secteurs économiques en difficulté, développement d'infrastructures de transport, désenclavement de régions rurales ou isolées...). Cette politique a des résultats mitigés.

Comment s'organise le réseau de LGV en France et en Europe ?

En France, le réseau de LGV a longtemps été centralisé par Paris : toutes les lignes y menaient, ou presque. Ainsi les différents espaces du territoire français étaient mal reliés entre eux et Paris voyait sa domination augmenter. Le développement actuel du réseau LGV marque une rupture avec la logique centralisatrice et modifie la relation espace-temps. Pour accompagner les nouvelles LGV, ont été construites des gares soit exurbanisées (= en dehors de la ville comme les gares « TGV Picardie » ou « Valence TGV »), soit au cœur des agglomérations (revitalisation d'un centre urbain comme la gare « Lille-Europe »). Le réseau LGV s'organise autour d'axes majeurs pour desservir quelques grandes métropoles et favoriser les liaisons entre régions. L'arrivée du TGV peut être localement un facteur de développement en favorisant l'implantation d'espaces industriels et la connexion avec les autres modes de communications.

Cependant, la modification de l'espace-temps en rapprochant des métropoles a créé un « effet banlieue » pour des pôles urbains qui sont maintenant à proximité de grandes métropoles (certaines personnes vont préférer habiter dans une ville de province desservie par une LGV et se rendre tous les jours au travail à Paris par ce moyen de

transport ; par exemple, j'habite à Reims et je travaille à Paris avec un trajet de 45 min en TGV par aller). D'un autre côté, des régions restées à l'écart du développement des LGV souffrent d'un « effet tunnel » (elles ne sont que traversées et ne bénéficient pas des retombées positives des LGV).

Par ailleurs, les lignes à grande vitesse, en réduisant l'espace-temps, favorisent l'intégration des régions à l'espace européen. Elles peuvent ainsi développer des connexions directes entre elles. Ainsi, le réseau de LGV permet de relier Paris à certaines grandes villes européennes, notamment de l'Europe du Nord. Ces relations favorisent l'intégration de la France en Europe. La construction de nouvelles LGV est nécessaire pour multiplier ces relations rapides entre les villes. A l'opposé, il y a les régions victimes de « l'effet tunnel » car uniquement traversées par une LGV, et des régions, principalement dans le Sud et l'Est de l'Europe, qui ne sont pas reliées et ne profitent pas encore de l'intégration à l'espace européen. De plus le développement des LGV se heurte à des oppositions par crainte des nuisances engendrées, comme le bruit ou la destruction du paysage par exemple.

Etude de document. p. 353

1. Le document est une carte.
2. Il s'agit d'un risque technologique lié au transport maritime.
3. La légende comprend deux parties. La première décrit les pollutions maritimes. La seconde décrit les rôles respectifs de la France et de l'UE pour prévenir et lutter contre les pollutions maritimes.
4. Les principales pollutions maritimes se situent à proximité des côtes européennes, notamment le long des côtes atlantiques et en Manche et Mer du Nord. La Méditerranée est aussi très concernée. Les pollutions se produisent là où les circulations maritimes sont les plus importantes.
5. L'UE a mis en place une agence de sécurité maritime pour édicter des règles. Les pollutions maritimes peuvent être suivies par satellites. La France dispose le long de ses côtes de centre de surveillance de la circulation maritime, les CROSS.