

## ÉPREUVE D'HISTOIRE ET GÉOGRAPHIE

- Vous présenterez les documents en les rattachant aux programmes d'histoire ou de géographie enseignés en lycée professionnel.
- Vous choisirez un des documents proposés dont vous ferez l'analyse scientifique.
- Vous proposerez une exploitation pédagogique de ce document pour une classe de votre choix.

### Documents

**Document 1** : Article « L'Europe, un laboratoire des habitants mobiles », extrait de « Habiter le monde », la Documentation Photographique, numéro 8100, Olivier Lazzarotti, juillet-août 2014.

**Document 2** : « Un réseau de transport pour une Métropole des proximités »,

Compte rendu final de l'équipe Devillers et associés ,Mission interministérielle projet métropolitain Aix-Marseille-Provence.

<http://www.mouvement-metropole.fr> (consulté le 29/12/15)

## L'EUROPE, UN LABORATOIRE DES HABITANTS MOBILES

**L'Europe des tranchées et des murs est-elle devenue celle de la libre circulation ? Signé à Lisbonne en décembre 2007, le traité sur l'Union européenne (UE) l'institue dès les premiers paragraphes de son préambule. Cela fait de l'expérience continentale un cas unique : celui de vingt-huit Etats-nations qui ont pacifiquement choisi de s'unir. Avec quelles conséquences ?**

De fait comme de droit, les mobilités y sont reconnues comme attribut même de la citoyenneté européenne, notamment grâce à la convention de Schengen (1995), sans cesse actualisée et élargie, parfois à des pays hors de l'UE. Compte tenu de la densité de sa population, près de 115 habitants/km<sup>2</sup>, et de la diversité des sociétés qui la composent, l'UE peut être considérée comme l'un des laboratoires contemporains des sociétés à habitants mobiles. Français, ils vivent en Grande-Bretagne, Britanniques, ils s'installent dans les campagnes françaises, Britanniques et Allemands, ils partagent leurs vies entre Londres ou Francfort et Majorque. Dans un tel chamboulement, les villes et leurs environnements campagnards, largement traversés d'urbains, ne sont-elles pas en train de s'imposer, selon un processus continental de métropolisation qui serait le fait majeur d'une géographie européenne ?

La mise en place de ces dispositions soulève, réciproquement, la question des frontières, d'abord aux limites de l'UE. Classiquement, elles marquent une séparation entre les pays membres et le reste du Monde ; plus ponctuellement, elles séparent les pays membres intégrés à l'espace Schengen de ceux qui ne le sont pas, le Royaume-Uni par exemple. Une agence européenne spécifique, Frontex, créée en 2005, est chargée de surveiller plus de 40 000 km de frontières maritimes et terrestres de l'UE. Elles sont annuellement traversées par environ 300 millions de personnes. Certaines portions font l'objet d'une attention particulière, parce qu'elles sont d'importantes voies de passage. C'est le cas de Ceuta et Melilla, enclaves espagnoles en Afrique. 5566 personnes y avaient été arrêtées en 2000 ; elles n'étaient plus que 1567 en 2005. Les clandestins empruntent d'autres voies désormais. Plus ponctuellement, la très longue frontière entre le Brésil et la France en Guyane interroge les limites d'une Europe parfois projetée bien au-delà du continent qui en porte le nom. Le jeu en vaut-il la chandelle, quitte à prendre le risque de sa propre vie pour poser les pieds sur le continent européen quand on n'en possède pas la citoyenneté ?

Mais le processus européen implique d'autres problèmes. Si on peut approcher la question de la liberté dans les sociétés à habitants mobiles, c'est, en partie du moins, dans la possibilité que chacun peut avoir d'accéder à la libre circulation. Or, la citoyenneté européenne, qui assure cette liberté, ne s'acquiert pas en tant que telle. On ne devient européen que parce qu'on possède déjà la nationalité d'un pays membre. Spécifiquement, donc, une question se pose : comment considérer ces habitants, présents de fait sur le territoire européen, mais qui ne possèdent pas d'identité européenne ? Si les frontières internes de l'Union ne sont pas opposables à ses citoyens, elles le restent pour qui n'est pas

européen. Les traverser ne représente donc pas le même exercice ni le même risque, pour les uns et les autres [...]

Dès lors, des types de frontières plus originaux apparaissent, cette fois à l'intérieur même du territoire européen. Frontex agit dans les aéroports, mais ce sont les camps de rétention qui retiennent le plus l'attention. Après celui de Sangatte, ils enferment désormais des populations présentes en Europe sans avoir le droit d'y être ou qui tentent d'y pénétrer, comme sur l'île italienne de Lampedusa. Cela implique, plus que d'autres peut-être, les pays concernés : le problème politique se mue alors en une difficulté politique qui met en jeu les termes d'une cohabitation européenne. Les frontières passent désormais entre et par les habitants, quand habiter l'Europe ne signifie pas mécaniquement être européen.

L'Europe, donc, définit un territoire, avec ses limites. Mais le mot qualifie aussi des habitants et, pour ceux qui en possèdent la citoyenneté, un style d'habiter. De fait, l'européanité est définie par une expérience, les mobilités, et, de droit, par un rapport au territoire, véritable citoyenneté pratique, la libre circulation à l'intérieur de ses limites. De ce point de vue, et même en élaboration, il existe bien une manière d'habiter le Monde.

## UN RÉSEAU DE TRANSPORT POUR UNE «MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS»

Cette carte montre nos propositions pour améliorer le parcour interne dans la «ville linéaire» qui s'étend de façon continue le long du littoral, et au sud-ouest d'Aix.

- une ligne de Aubagne à Gardanne-Meyreuil, en passant par la Blancarde, et la nouvelle gare de Plan de Campagne, avec l'ouverture de trois nouvelles stations
- une ligne de St Charles à Pas des Lanciers, Vitrolles et Rognac, qui emprunte la voie PLM, avec une réouverture des anciennes stations dans les faubourgs nord de Marseille.
- une ligne de St Charles à la Mède, qui emprunte la voie PLM jusqu'à Pas des Lanciers, puis la voie ferrée aujourd'hui réservée à l'usine de la Mède.

Cette dernière ligne pourrait être prolongée par deux Bhns passant par Martigues, l'une en boulevard urbain jusqu'à Istres, et l'autre rejoignant Fos en passant par la nouvelle gare de Croix-Sainte et Port de Bouc - la prolongation du Bhns à l'étude vers la gare Tgv en passant par la Duranne et le Petit Arbois, et son maillage avec le réseau Ter à plan d'Alliane.

## 2 NIVEAUX DE MOBILITÉ METROPOLITAINE INTERCONNECTÉS

1er niveau: Le réseau TC interurbain

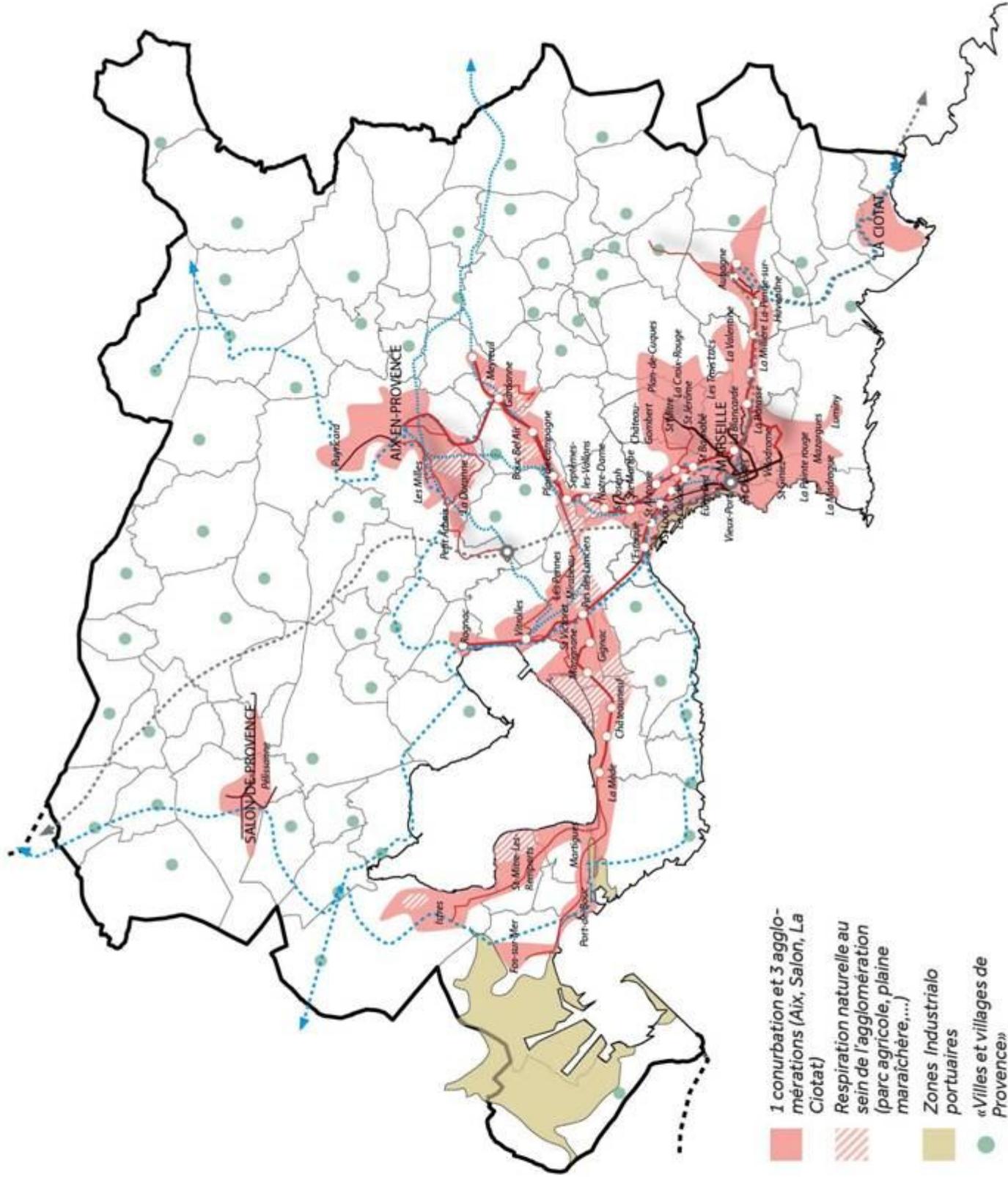
..... TER  
..... Cars interurbains

2ème niveau: Le réseau TC intra-urbain

— Existants  
— A créer

En trait épais: les liaisons ferrées, en train fn les BHNS

le réseau TGV  
.....



1 conurbation et 3 agglomérations (Aix, Salon, La Clotat)

Respiration naturelle au sein de l'agglomération (parc agricole, plaine maraîchère,...)

Zones Industriales portuaires

«Villes et villages de Provence»