

GEOGRAPHIE AU CYCLE 3

Se déplacer en France et en Europe

Ce que disent les programmes du 29 avril 2008...

GEOGRAPHIE au Cycle3

• Se déplacer en France et en Europe

- un aéroport ;

- le réseau autoroutier et le réseau TGV.

Le réseau ferré à grande vitesse en Europe : étude de carte.

Pistes de travail : Les différents réseaux de transport en Europe et leurs aménagements :

- Définir le vocabulaire spécifique.
- Quel fut le moteur du développement des réseaux de communication ? (les échanges commerciaux)
- Depuis l'Antiquité, quels axes ont utilisé les hommes pour se déplacer et échanger ? (cours d'eau, vallées...)
- De nos jours, quelles sont les voies empruntées ? (Les mêmes axes)
- Quels grands travaux d'aménagement du territoire ont permis de faire face aux obstacles naturels ? (tunnel sous la Manche, tunnel du Mont Blanc, viaduc...)

Documents :



Viaduc de Millau



Aéroport de Francfort



Autoroute A16 : L'Européenne



Port de Barcelone

Pistes de travail : Les axes internationaux

- Cite les grands ports d'Europe.
- D'où arrivent les marchandises dans ces ports ?
- Quels autres grands centres accueillent le transport des passagers et des marchandises ?
- Comment sont reliés les ports et les aéroports ?

Documents :



Office des publications de l'UE

Document : Le train à grande vitesse en Europe



La CE finance une large gamme de projets, parmi lesquels de nouvelles infrastructures ferroviaires, destinées à améliorer les réseaux de transport européens.

Office des publications de l'UE

LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE EN EUROPE

Sous l'impulsion des politiques de transport, les réseaux à grande vitesse ne cessent de s'étendre en Europe. De nouvelles lignes à grande vitesse sont en cours de construction dans de nombreux pays européens. Certains de ces projets sont en relation étroite avec le Sud-Ouest de la France, notamment les projets espagnols.

La difficulté d'envisager des projets ferroviaires transpyrénéens tenait jusqu'alors à une norme d'écartement des voies spécifique à l'Espagne et au Portugal. Les nouvelles lignes espagnoles sont désormais construites en conformité aux normes européennes d'écartement des voies (1,435 m), condition indispensable pour permettre l'interopérabilité : il sera possible, par exemple, de faire circuler des trains français sur ces nouvelles lignes espagnoles, et inversement.

Ainsi, côté Méditerranéen, la ligne nouvelle mixte (fret-voyageur) Barcelone-Perpignan (par Figueras), dont l'ouverture devrait avoir lieu avant 2010, mettrait Barcelone à un peu plus de trois heures de Toulouse et, dans l'hypothèse d'une LGV Bordeaux-Toulouse, à un peu plus de 4 heures de Bordeaux.

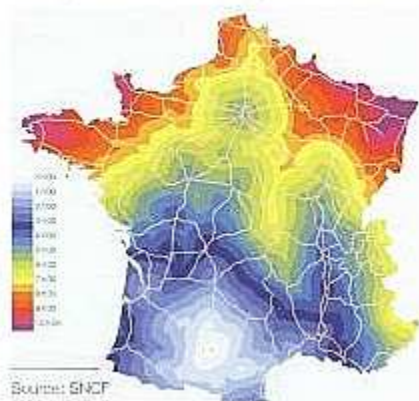
Côté Atlantique, une ligne nouvelle est envisagée entre Madrid et Vitoria (par Segovie et Valladolid), qui mettrait Bordeaux à environ 5 heures de la capitale espagnole.

Enfin, un projet de prolongement de la LGV SEA au sud de Bordeaux vers l'Espagne est actuellement à l'étude. Sa réalisation permettrait de diminuer encore le temps de parcours de Bordeaux à Madrid de plus d'une heure.



Réseau ferré de France, débat public 2005

Les temps d'accès ferroviaires depuis Toulouse en 2003



1.2.3 | Les perspectives à long terme

Face au défi de la croissance continue des besoins de déplacements, les Régions Aquitaine et Midi-Pyrénées se sont mobilisées autour du développement du ferroviaire. Toulouse, en particulier, est l'une des dernières grandes villes françaises ne disposant pas d'une liaison ferroviaire performante, en termes de temps de parcours, avec Paris. D'où la nécessité d'envisager un projet sur l'axe Bordeaux-Toulouse pour lutter contre le relatif enclavement de son territoire.

Les temps d'accès ferroviaires depuis Bordeaux en 2003



Réseau ferré de France, débat public 2005