SESSION 2022
Métropole - Antilles - Guyane - Réunion

BACCALAURÉAT TECHNOLOGIQUE
D TERRITOIRES ET TECHNOLOGIE - AMENAGEMENT

Série : STAV

Durée : 180 minutes

Matériel(s) et document(s) autorisé(s) : **Aucun**

Le sujet comporte 14 pages

PREMIÈRE PARTIE ..... 6 points
DEUXIÈME PARTIE ..... 14 points

Les candidats traiteront chaque partie sur des feuilles séparées

---

SUJET

PREMIÈRE PARTIE (6 points)

Les candidats traiteront au choix la question 1 ou la question 1bis.

La question choisie sera précisée sur la copie.

QUESTION 1

Le **document 1** fait référence aux **inégalités d'accès aux services** pour **les territoires**.

1.1 Définir la notion de territoire rural. **(1 point)**

1.2 Préciser la notion d'inégalités territoriales. **(1 point)**

QUESTION 1bis

Le **document 1** fait référence au maintien **des services publics** pour **l'attractivité des espaces ruraux.**

1.1 bis Définir la notion de services publics. **(1 point)**

1.2 bis Préciser la notion d'attractivité des territoires. **(1 point)**

Les questions 2 et 3 seront obligatoirement traitées.

QUESTION 2

2.1 Dans le **document 1**, il est indiqué : **là où les services publics ne sont pas accessibles, de nouveaux habitants ne s'installeront pas.**
Expliquer cette affirmation. **(1 point)**

2.2 Dans le **document 1**, on relève l'affirmation suivante : **L'attractivité des territoires ruraux suppose également de prendre en considération les services vus comme prioritaires.**
Expliquer cette affirmation. **(1 point)**

QUESTION 3

Dans un texte structuré d'une dizaine de lignes, proposer un avis argumenté sur la question de l'accès aux services pour les habitants des territoires ruraux. **(2 points)**

DOCUMENT 1

Les territoires ruraux confrontés à la raréfaction des services publics

Un rapport d'évaluation de l'Assemblée Nationale détaille les fermetures des services publics et les dangers de la dématérialisation. La question de l'accès aux services publics est redevenue une question centrale pour lutter contre la déprise de certains territoires et un enjeu prioritaire pour l'attractivité de ces zones. Sans population, les services publics ont vocation à disparaître et**, là où les services publics ne sont pas accessibles, de nouveaux habitants ne s'installeront pas**. En matière d'accessibilité aux services publics, les retards accumulés dans la couverture numérique de l'ensemble des territoires ruraux n'ont fait qu'aggraver la fracture territoriale. La disparition de guichets de proximité, la Poste, Pôle emploi et caisses de Sécurité sociale, combinée à l'absence de couverture numérique a été génératrice d'exclusion. 15 % du territoire ne bénéficie toujours pas de la 4G.

DOCUMENT 1 (suite et fin)

L'accès aux services publics reste un enjeu clé de revitalisation des services ruraux. Et cette question de l'accessibilité ne peut être examinée seulement en nombre de services pour une population donnée, ni en distance kilométrique entre les lieux d'habitat et les services, mais doit aussi prendre en compte les temps moyens d'accès. Une donnée qui ne concerne pas que les services publics mais, plus largement, les services de la vie courante. **L'attractivité des territoires ruraux suppose également de prendre en considération les services vus comme prioritaires** pour l'installation des jeunes actifs, au premier rang desquels la prise en charge de la petite enfance et l'école. Quant à l'accès à l'enseignement primaire dans les territoires ruraux, la fermeture de classes ou d'écoles, consécutive à l'évolution démographique, participe à la spirale de la déprise et au sentiment d'abandon. Pourtant, les taux d'encadrement dans les départements ruraux sont globalement plus favorables que dans les départements urbains.

Enfin, la question de l'accès aux soins est devenue aujourd'hui un des principaux motifs de préoccupation, et pas seulement dans les territoires ruraux. Il n'en demeure pas moins un enjeu majeur d'attractivité pour les campagnes, la densité départementale des médecins généralistes ou spécialistes variant de 1 à 8 entre les départements ruraux et les métropoles. Le rapport recommande d'accompagner la mise en œuvre de centres de santé, de fixer un seuil d'éloignement maximal des services de santé et d'urgence à vingt minutes, de favoriser la création de petites structures collectives à destination des personnes âgées isolées.

Le rapport plaide pour la mutualisation. Si tous les services publics doivent être accessibles par voie numérique dès 2022, ce mode d'accès ne saurait être exhaustif dans la mesure où il exclut non seulement les 13 millions d'habitants qui ne maîtrisent pas les compétences nécessaires à l'utilisation des ressources numériques, mais encore ceux qui ne sont pas à l'aise avec la langue écrite, souligne-t-il. Pour tous ceux-là, la présence d'un guichet physique est indispensable. C'est tout l'enjeu du développement des Maisons France Services, qui s'inscrivent dans la continuité des 1 340 maisons de services au public actuellement implantées.

Patrick Roger, https://www.lemonde.fr, Publié le 09 octobre 2019

Document aménagé pour les besoins de l'épreuve

DEUXIÈME PARTIE (14 points)

"Une voie verte pour concilier développement touristique et préservation du patrimoine naturel et paysager d'un territoire rural de l'ouest de la France".

Longue de 44 kms, la voie verte entre Alençon et Rives-d'Andaine emprunte une ancienne voie ferrée qui traversait les deux départements de l'Orne et de la Mayenne. Dès l'arrêt du trafic ferroviaire en 2008, les deux départements se sont fixé un premier objectif : développer une offre touristique originale en réhabilitant cet axe en voie verte, c'est à dire réservée aux seuls déplacements non motorisés, pour permettre à la population locale et aux touristes de découvrir en toute tranquillité un territoire riche d'une biodiversité commune mais aussi rare. Parmi les milieux forestiers, les rivières et zones humides, certains sont reconnus pour leur biodiversité remarquable tel le site Natura 2000[1] du Sarthon. Ainsi, le projet complète la vélo-route "la Véloscénie" qui valorise surtout le patrimoine historique et architectural.

Le deuxième objectif vise à concilier cette voie verte avec un patrimoine naturel riche mais sensible et fragile qu'il faut préserver, voire développer. C'est dans ce but que des choix techniques pertinents et précis de mise en œuvre et d'entretien ont été retenus.

1 Natura 2000 est un classement européen qui reconnaît la richesse écologique d'un site et pour lequel les États s'engagent à mettre en place des mesures de gestion pour le préserver.

LISTE DES DOCUMENTS

Document 1

Une voie verte qui met à l'honneur le patrimoine naturel.

(Sources : Conseil Départemental de l'Orne et site La Véloscénie).

Document 2

La voie verte : fruit d'une collaboration interdépartementale forte.

(Source : Quotidien Ouest France).

Document 3

Marcher, pédaler ou trotter pour découvrir les spécificités des paysages, des milieux et des espèces du territoire.

(Source : PNR Normandie-Maine).

Document 4

La biodiversité et la préservation des paysages prises en compte à toutes les étapes de la mise en œuvre de la voie verte.

(Sources : Étude environnementale, P. Stalleger ; Conseil Départemental 61).

Document 5

Des mesures d'entretien respectueuses de la biodiversité.

(Source : Étude environnementale, P. Stalleger).

Document 6

Des aménagements pour découvrir les territoires en toute sécurité.

(Sources : Charte des pistes cyclables ; Conseil Départemental 61).

À partir des documents, répondre aux consignes ci-dessous :

Consigne I (7 points)

Analyser les interactions entre le contexte et le processus de réalisation du projet de la voie verte.

Consigne II (7 points)

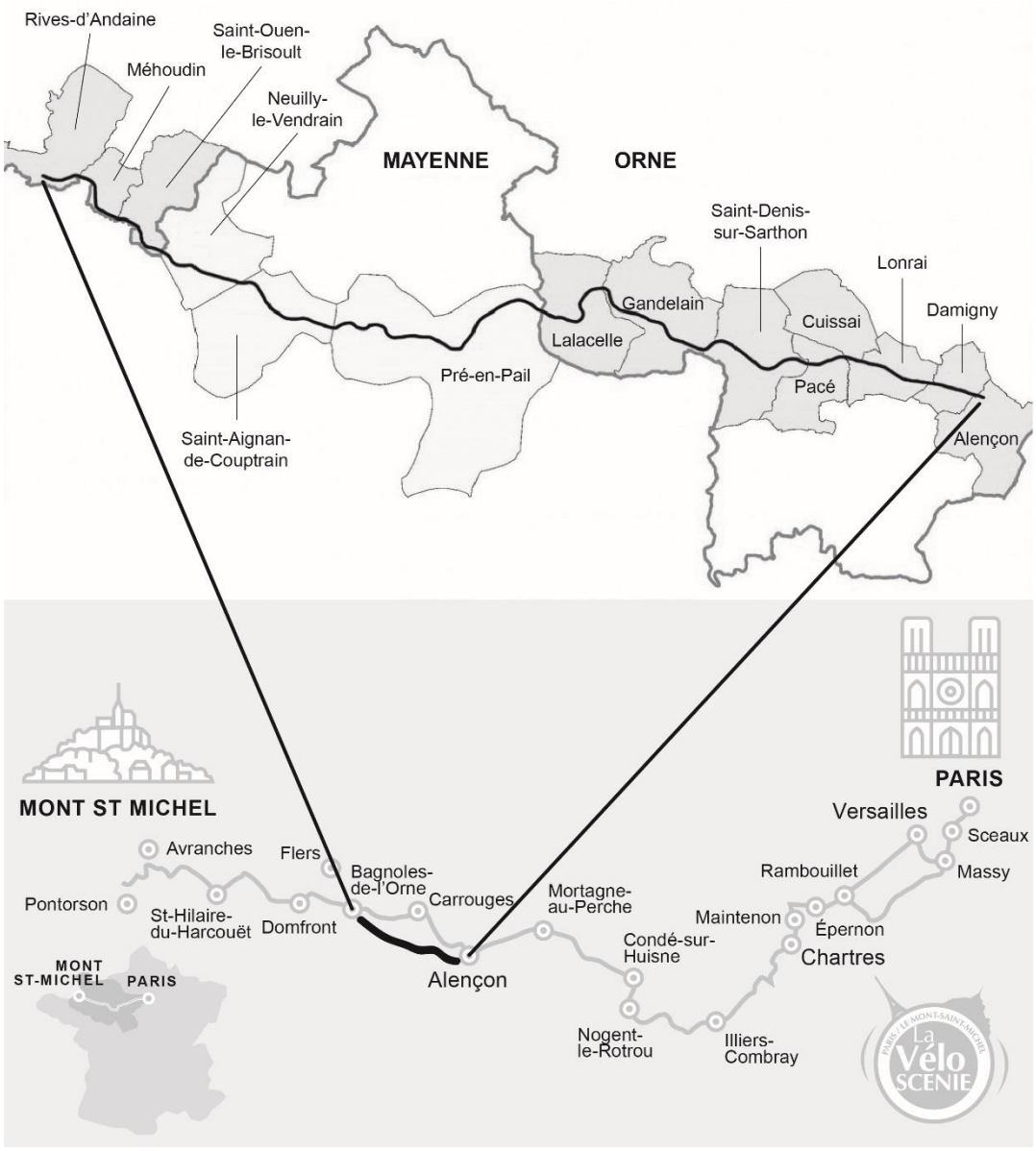
Analyser la logique et les déterminants des principaux choix socio-techniques réalisés dans le cadre de la mise en œuvre et de la gestion écologique de la voie verte.

DOCUMENT 1

Une voie verte qui met à l'honneur le patrimoine naturel

Ce nouveau tronçon de voie verte traverse 14 communes, sur deux départements, l'Orne et la Mayenne, respectivement en région Normandie et Pays-de-la-Loire. Il est composé par un linéaire de 27 km dans l'Orne et 17 km en Mayenne. Inauguré en 2020, il s'inscrit dans l'itinéraire cyclable touristique appelé "La Véloscénie", un parcours de 450 km reliant Paris au mont Saint Michel.

Il doit permettre de favoriser la mobilité douce et le développement touristique des territoires traversés au travers de la découverte des paysages bocagers typiques du Parc Naturel Régional Normandie-Maine et de la découverte d'espaces à haute valeur patrimoniale telles que la vallée du Sarthon ou la réserve naturelle régionale du Mont des Avaloirs.



Document réalisé pour les besoins de l'épreuve

Sources : Conseil Départemental de l'Orne et site La Véloscénie

DOCUMENT 2

La voie verte : fruit d'une collaboration interdépartementale forte

Initié en 2017 par les départements de la Mayenne et de l'Orne, ce projet s'est déroulé main dans la main entre les deux territoires voisins.

Pour le Conseil départemental de l'Orne, « Jouer collectif ! » est une seconde nature. Et sur la voie verte, c'est plutôt « Rouler collectif », avec nos voisins de la Mayenne, a souligné Christophe de Balorre, président du Conseil départemental de l'Orne, lors de l'inauguration officielle qui s'est déroulée mardi 27 octobre 2020. « Cette nouvelle voie verte s'inscrit dans l'itinéraire touristique La Véloscénie, qui relie Paris et Le Mont-Saint-Michel. C'est une richesse supplémentaire qui vient parfaitement compléter les axes structurants qui existent déjà, en Mayenne, à l'instar de notre chemin de halage et de ses 85 km de voies accessibles à tous », précise Olivier Richefou, président du Conseil départemental de la Mayenne.



Le lancement officiel des travaux en 2019 en présence des élus

Après plusieurs années de négociation avec la SNCF, le projet interdépartemental est lancé en 2019.

En juin 2019, les deux Conseils départementaux et SNCF Réseau ont signé une convention de transfert de gestion pour la mise à disposition de l'emprise d'une voie ferrée et la réalisation des travaux d'aménagement. SNCF Réseau reste propriétaire de la ligne. Les Régions Normandie et Pays-de-la-Loire, le ministère chargé des Transports et la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ont été consultés pour donner leur accord.

<u>DOCUMENT 2</u> (suite et fin)

Les deux départements se sont réparti la maîtrise d'œuvre, le CD61 (Orne) se chargeant des procédures et études environnementales et le CD53 (Mayenne) de la maîtrise d'œuvre des travaux. Les études environnementales ont débuté dès 2018 et ont duré un an. Menées par un bureau d'études situé dans l'Orne, elles ont permis d'inventorier les espèces et les milieux présents sur le tracé de la voie verte. Le faible impact environnemental de ce projet a ainsi pu être montré aux deux Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) de Normandie et des Pays-de-la-Loire qui n'ont donc pas demandé d'études complémentaires sur les incidences du projet.

En octobre 2019, les travaux de démontage de la voie ferrée et de réalisation de la voie verte sont lancés avec une ouverture officielle un an après.



Inauguration officielle en 2020 par les élus départementaux et locaux

Document réalisé pour les besoins de l'épreuve

Source : Quotidien Ouest France

DOCUMENT 3

Marcher, pédaler ou trotter pour découvrir les spécificités des paysages, des milieux et des espèces du territoire

Un tracé qui parcourt des paysages et des milieux remarquables.

Les forêts de Monnaie et d'Écouves, les vallées du Sarthon et de la Sarthe, le bocage mayennais, autant de milieux et de paysages que l'on peut découvrir au fil des 44 kilomètres de la voie verte. Une diversité propice à l'observation de nombreuses espèces animales, notamment des lépidoptères, des oiseaux ou encore des amphibiens.

Parmi les milieux présents, plusieurs font l'objet d'un classement qui reconnaît leur valeur écologique. C'est le cas de la rivière le Sarthon, classée en site Natura 2000 en raison de ses populations d'écrevisses à pieds blancs ou encore d'une moule de rivière, la mulette perlière, 2 espèces protégées et menacées de disparition.

Citons aussi le bocage bien préservé en Mayenne dont l'intérêt est lié à la présence du Pique-Prune, gros insecte de l'ordre des coléoptères, qui affectionne les vieux arbres au sein desquels il trouve du bois mort indispensable pour le développement de ses larves.

En outre, la voie verte traverse le Parc Naturel Régional Normandie-Maine dont la charte aborde la mise en valeur des atouts patrimoniaux du territoire, tant en termes de paysage que de biodiversité. Dans le secteur de Pré-en-Pail, on peut apercevoir les boisements du Mont des Avaloirs. Avec ses 416 mètres d'altitude, le Mont des Avaloirs est un point culminant et marquant du paysage.



Vieux arbres favorables au Pique-Prune

Source : PNR Normandie-Maine

<u>DOCUMENT 3</u> (suite et fin)

Une ancienne voie ferrée qui contribue aussi à la biodiversité.

Certains aménagements liés à l'activité ferroviaire ont favorisé l'apparition d'espèces caractéristiques. En particulier, celles qui recherchent lumière et chaleur. C'est le cas du Polypogon de Montpellier, plante protégée en Normandie que l'on peut voir à proximité de l'ancienne gare de Couterne. À la faveur du substrat de graviers d'une aire de stationnement de camions, quelques pieds de cette graminée pionnière se sont installés. En bordure de voie, entre Couterne et Saint-Ouen-le-Brisoult, ce sont la cotonnière allemande et l'œillet velu que l'on peut observer. Ces plantes sont respectivement considérées comme rare et assez rare à l'échelle de la Normandie. Au sein de l'ancienne gare de Pré-en-Pail, 3 espèces de la famille des sauterelles et criquets ont investi les lieux : l'œdipode à ailes bleues, la decticelle chagrinée et la decticelle carroyée.

La voie verte, un corridor écologique.

Souvent bordée de haies, la voie verte participe aussi à la trame verte et bleue en constituant des axes de déplacement et des habitats pour certaines espèces. C'est le cas des chauves-souris telles la pipistrelle commune ou l'oreillard gris qui y chassent les insectes ou encore d'un petit rongeur, le muscardin, qui y trouve les noisettes qu'il affectionne.



Noisettes et noyaux de cerise trouvés en bord de voie et consommés par le muscardin.
Source : P. Stalleger.



Le Polypogon de Montpellier.
Source : S. Roetzinger

Document réalisé pour les besoins de l'épreuve
Source : Étude environnementale, P. Stalleger

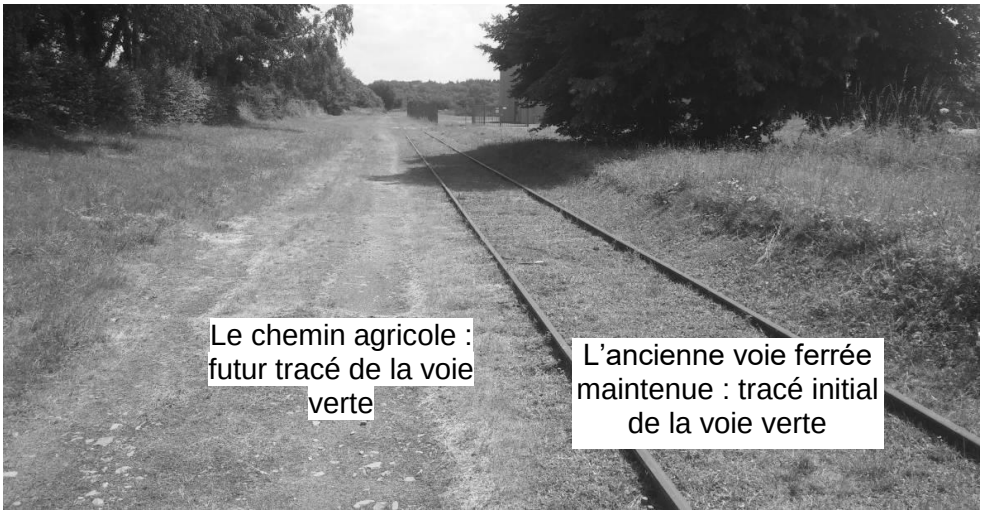
DOCUMENT 4

La biodiversité et la préservation des paysages prises en compte à toutes les étapes de la mise en œuvre de la voie verte.

En gare de Couterne, la voie verte "déraille" pour préserver la biodiversité.

Le terminus de la voie ferrée, sur la commune de Couterne, présentait un grand intérêt floristique avec la présence d'espèces rares inféodées aux pelouses sèches siliceuses. Cet habitat se localise de part et d'autre de la voie mais aussi entre les rails. En effet, avec l'abandon de la voie et de son entretien, une végétation pionnière s'est installée avec des lichens et l'accumulation d'un maigre substrat. Ces milieux sont également favorables aux reptiles (lézard des murailles, lézard vivipare) et aux insectes affectionnant les pelouses sèches (orthoptères, lépidoptères).

La solution retenue a été d'implanter la voie verte sur un chemin agricole existant juste à côté de la voie ferrée. Celle-ci reste ainsi en l'état avec une gestion extensive par fauche tardive, ce qui permet à la flore de réaliser l'ensemble de son cycle.



Le futur tracé et le tracé initial de la voie verte en gare de Couterne

Deux types de revêtement pour satisfaire le plus grand nombre.

Le choix du revêtement de la voie verte n'a pas été simple. Entre coût de mise en place et d'entretien, intégration paysagère et durabilité, il a fallu choisir la solution pour satisfaire les différents usagers.

De connotation trop routière, l'enrobé n'a été utilisé qu'à la sortie de la ville d'Alençon sur 3 kilomètres pour offrir plus de confort à des utilisations plus diversifiées et nombreuses (rollers, poussettes). Sur le reste du tracé, du sable a été étalé et compacté sur une couche de granulat recouvrant le ballast (couche de granulats sur laquelle les rails étaient posés). D'un coût moindre à l'installation, le sable s'intègre bien dans le paysage. Les matériaux ont été fournis par une carrière locale, ce qui a permis de réduire les coûts de transport. Ce ne sont pas moins de 48 000 tonnes de granulat et 8 000 tonnes de sable naturel qui ont été fournies.

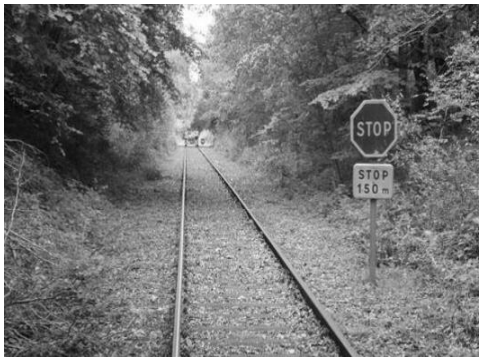
DOCUMENT 4 (suite et fin)



Étalement de la couche de sable sur le granulat. Source : Eurovia

Des travaux qui prennent en compte la sensibilité écologique des espaces et des espèces.

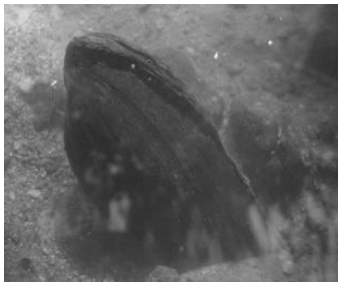
Entre 2018 et 2019, des actions de gestion de la végétation ont été réalisées par une entreprise d'insertion. Ces interventions ont été réalisées en respectant les sensibilités des différentes espèces inventoriées, en évitant par exemple les travaux d'élagage en période de nidification des oiseaux ou le débroussaillage en pleine saison de floraison.



Élagage léger en bordure de l'ancienne voie ferrée

Localement, des plantes exotiques envahissantes comme la renouée du Japon ont été inventoriées. Pour éviter leur dispersion, le sol contenant les racines a été décapé. Les produits de décapage ont été stockés temporairement puis exportés en déchèterie.

Enfin, le franchissement du Sarthon a fait l'objet d'une attention particulière en raison de la présence de la mulette perlière avec mise en place de dispositifs pour éviter que des particules fines du sable ou du mortier tombent dans le lit de la rivière et viennent troubler l'eau.



La Mulette perlière

Document réalisé pour les besoins de l'épreuve

Sources : Étude environnementale, P. Stalleger ; Conseil Départemental 61

DOCUMENT 5

Des mesures d'entretien respectueuses de la biodiversité

L'entretien de cette ancienne voie ferrée délaissée vise à permettre le maintien des milieux naturels ouverts existants, favorables à la biodiversité inféodée à ces milieux et à constituer un corridor écologique. Les différentes opérations d'entretien (fauche, désherbage mécanique, élagage) seront donc réalisées en dehors des périodes écologiquement sensibles (nidification, floraison).

L'entretien des arbres têtards existants et la valorisation de cette pratique via des animations réalisées par le Parc Naturel Régional Normandie-Maine, devraient permettre le maintien voire le renforcement des populations de Pique-prune.



Un arbre têtard



Le Pique-prune

Document réalisé pour les besoins de l'épreuve

Source : Étude environnementale, P. Stalleger

DOCUMENT 6

Des aménagements pour découvrir les territoires en toute sécurité

Randonneurs, cyclistes, cavaliers : ils sont nombreux à fréquenter la voie verte et à vouloir pratiquer en toute sécurité sans se perdre et en s'informant. Une signalétique claire, lisible et bien intégrée dans le paysage est donc nécessaire. Elle doit aussi respecter les réglementations en vigueur du code de la route et de la signalisation routière. La charte de signalétique du département de l'Orne reprend tous ces éléments et rappelle l'ensemble des règles à respecter : graphisme, contenus, localisation des panneaux... tout est décrit pour limiter les risques, favoriser les bonnes pratiques et aider à se localiser.

Ponctuellement des panneaux "Relais Informations Services" informent sur les services et autres itinéraires à proximité. Les panneaux sont en aluminium car c'est un matériau résistant, durable et facile d'entretien.

Aux intersections avec les axes de circulation routière, des barrières anti-intrusion complètent le dispositif. De type coulissante en bois, elles empêchent les véhicules motorisés d'emprunter la voie verte tout en permettant un accès facile aux véhicules d'entretien.



Signalétique rappelant que la voie verte est accessible aux piétons, cyclistes et cavaliers.



Une barrière coulissante anti-intrusion.

Document réalisé pour les besoins de l'épreuve

Sources : Charte des pistes cyclables - Conseil Départemental 61.