

SESSION 2010

**CAPLP
CONCOURS INTERNE
ET CAER**

Section : LETTRES - HISTOIRE

ÉPREUVE D'HISTOIRE-GÉOGRAPHIE

Durée : 5 heures

Le candidat traitera, au choix, l'un des deux sujets et indiquera sur l'en-tête de sa copie le numéro du sujet traité.

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique est rigoureusement interdit

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence.

De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner explicitement.

NB : Hormis l'en-tête détachable, la copie que vous rendrez ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de signer ou de l'identifier.

Tournez la page S.V.P.

PREMIER SUJET

Les littoraux en France métropolitaine : des territoires aménagés

Le candidat fait d'abord l'étude scientifique des documents du dossier pour dégager les caractères originaux du sujet et les problématiques possibles ; il présente ses réflexions sous forme de commentaire composé.

Le candidat retient ensuite tout ou partie du dossier pour en proposer une utilisation pédagogique dans une séance d'une heure destinée à une classe de 1^{ère} professionnelle de Baccalauréat en deux ans ou à une classe de Terminale BEP.

Il présente alors :

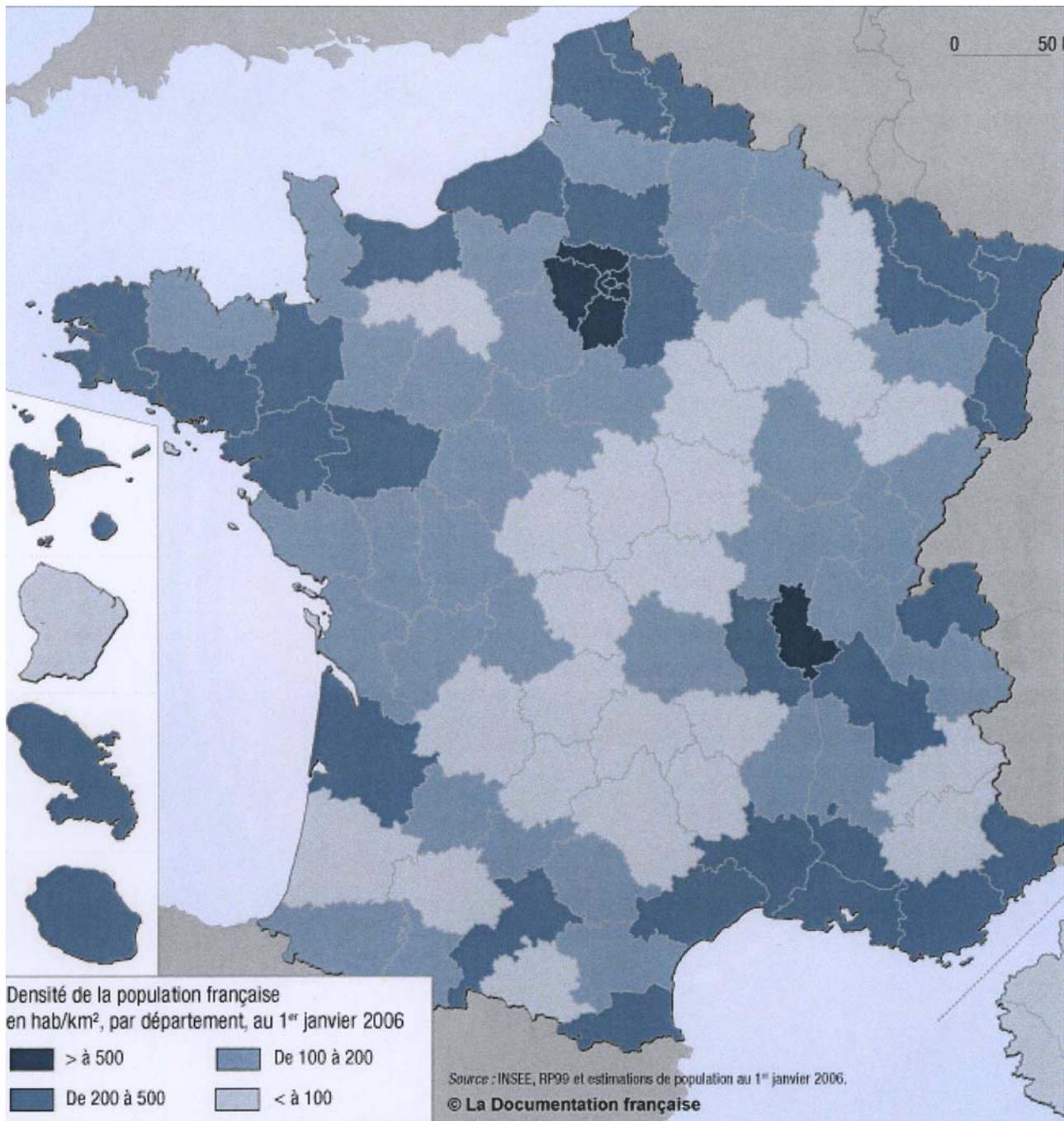
- les documents retenus, en justifiant ses choix ;
- la situation de la séance dans une progression annuelle ;
- les objectifs attendus et le déroulement de la séance ;
- l'évaluation envisagée.

DOCUMENTS PROPOSÉS

<u>Document 1</u>	Carte de la densité de la population française par département au 1 ^{er} janvier 2006 Dans Nacima Baron-Yelles, « France. Aménager et développer les territoires », <i>La Documentation photographique</i> n° 8067, janvier-février 2009
<u>Document 2</u>	Cartes postales contemporaines 2 A : Le port de La Rochelle (© Éditions d'art Jack) 2 B : Le Cap d'Agde (© As de cœur)
<u>Document 3</u>	Extrait de la carte au 1 :100 000 Le Havre-Rouen, IGN, 2004
<u>Document 4</u>	Carte des pressions touristiques et des espaces protégés sur le littoral et en montagne Dans Pierre Merlon, « L'aménagement du territoire en France », <i>Les études de la Documentation française</i> n° 5251, 2007
<u>Document 5</u>	Extrait du contrat de projets État – Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 2007-2013 www.paca.pref.gouv.fr/sgar (consulté le 26 mars 2010)
<u>Document 6</u>	« Tempête Xynthia : les règles de construction en zone inondable vont être revues » www.l'expansion.com (article publié le 2 mars 2010, consulté le 26 mars 2010)

Document 1

La densité de la population française par département au 1^{er} janvier 2006



Nacima Baron-Yelles, « France. Aménager et développer les territoires »,
La Documentation photographique n° 8067, janvier-février 2009

Document 2

Cartes postales contemporaines

2 A : Le port de La Rochelle



© Éditions d'art Jack

2 B : Le Cap d'Agde



© As de cœur

Document 3 : Extrait de la carte au 1 :100 000 Le Havre-Rouen, IGN, 2004



Document 4

Carte des pressions touristiques et des espaces protégés sur le littoral et en montagne



Dans Pierre Merlon, « L'aménagement du territoire en France »,
Les études de la Documentation française n° 5251, 2007

Document 5

Extrait du contrat de projets État – Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 2007-2013

III.6 Gérer le littoral, les ressources halieutiques et le tourisme de façon intégrée et durable

Le développement des activités et des emplois maritimes, la gestion et la préservation des ressources et des milieux littoraux et marins, la solidarité et la cohésion sociale, l'aménagement du territoire littoral, la valorisation du patrimoine culturel et l'anticipation des risques naturels, notamment l'érosion côtière, accentués par les conséquences du réchauffement climatique, constituent les objectifs majeurs de la démarche de gestion intégrée du littoral dans la région PACA, dans une perspective de développement durable.

Le programme vise à mettre en œuvre une gestion intégrée des zones côtières (GIZC) - définie par la Recommandation du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2002 -, et une gestion durable des ressources halieutiques en application des orientations de la politique commune des pêches.

Le programme s'inscrit dans les objectifs du CIADT littoral du 14 septembre 2004 qui a valorisé le niveau local de l'élaboration des projets et le rôle de coordination du niveau régional. Il s'inscrit dans les orientations du récent rapport POSEIDON : « *Une ambition maritime pour la France* » ouvrant la perspective d'une politique maritime intégrée, notamment en s'appuyant sur une participation accrue des Régions à l'élaboration des politiques liées et le recours accru aux principes de la GIZC pour favoriser la concertation.

Plus généralement, il s'inscrit dans la préparation des stratégies européennes correspondantes : projet de directive « protection du milieu marin », livre vert pour une politique maritime de l'Union, stratégie environnementale pour la Méditerranée, orientations du futur protocole GIZC des pays de la Méditerranée...

Indicateurs du programme :

- de réalisation : nombre de démarches de GIZC et nombre d'études stratégiques ;
- de résultat : pourcentage des zones côtières engagées dans des démarches de gestion intégrée, nombre de ports engagés dans la démarche ports propres, nombre de démarches, de coopération, de qualité et de gestion des ressources dans le secteur halieutique ;
- d'impact : indice de qualité des eaux marines littorales, évolution de l'emploi et des productions dans les secteurs des pêches et cultures marines.

[...]

Ce programme dédié au soutien d'un développement économique via la pêche et le tourisme respectueux de l'environnement a une incidence très positive sur un des enjeux majeurs environnementaux de la région que sont les espaces marins et littoraux.

Il contribue à une gestion concertée des ressources halieutiques tenant compte de l'état des stocks et contribuant à maintenir les populations d'espèces pêchées localement. Il intègre la promotion d'une activité touristique respectueuse des milieux marins grâce à la prise en compte des paysages côtiers et littoraux porteurs d'une identité forte pour la région et à des actions visant à améliorer l'équipement des ports de pêche et à prévenir les pollutions marines générées localement par l'activité de pêche ou par les bateaux de commerce ou de loisirs.

Une attention particulière devra être apportée afin de réussir à « favoriser l'accès à la mer pour le plus grand nombre dans le respect de l'environnement ». En effet tant dans la réalisation de nouveaux projets d'aménagement que dans l'incitation au développement d'activités nautiques, les risques potentiels d'impacts en termes de pollution (hydrocarbures, déchets flottants, etc.) sont élevés.

www.paca.pref.gouv.fr/sgar (consulté le 26 mars 2010)

Document 6

« Tempête Xynthia : les règles de construction en zone inondable vont être revues »

La tempête Xynthia a remis un coup de projecteur sur les règles de construction dans les zones inondables où 100 000 logements ont encore été édifiés depuis 1999 malgré les risques encourus, une pratique que les pouvoirs publics semblent décidés à limiter.

Une « réflexion va être engagée sur le plan de l'urbanisme pour qu'une catastrophe de cette nature ne se reproduise plus », a promis lundi 1^{er} mars le président Sarkozy, après une visite sur le littoral atlantique où de nombreuses maisons ont été envahies par les eaux, dans des zones côtières souvent gagnées sur la mer au fil des ans. « On ne peut pas transiger avec la sécurité », a-t-il assuré.

La secrétaire d'État chargée de l'écologie, Chantal Jouanno, avait estimé peu auparavant qu'il faut « durcir les règles » car « il y a des zones où on ne peut absolument pas construire ». « Il ne faut pas construire dans des zones qui sont derrière des digues », a ajouté Mme Jouanno, tout en reconnaissant que depuis 1999, 100 000 logements ont été construits en zones inondables en France.

Régulièrement, la polémique sur les permis de construire accordés dans les zones inondables - plus de 27 000 km² dans l'hexagone - ressurgit en France, après des catastrophes. Mais, souligne Christian Louis-Victor, président de l'Union des maisons françaises (UMF), « il n'y a en France aucun permis de construire qui ait été accordé dans une zone inondable interdite, appelée zone rouge ».

Car les Plans de prévention des risques naturels (PPRN), créés en 1995, ne visent à interdire les constructions que dans les secteurs les plus dangereux, très minoritaires dans les quelque 7 500 communes (sur un total de 36 000) qui ont de tels dispositifs. Ces plans de prévention ne prévoient pas en outre la démolition des constructions datant d'avant 1995, même les plus exposées.

Ce sont les communes qui sont tenues de prendre en compte les risques dans l'élaboration de leurs plans d'urbanisme et d'interdire les constructions dans les zones les plus exposées. Pour les secteurs où le risque est plus faible, les constructions peuvent être autorisées, mais avec des obligations pour assurer la sécurité des occupants en période d'inondations. Dans ce cas, les édiles municipaux cèdent souvent devant la volonté des promoteurs et de leurs (futurs) électeurs de construire en bord de mer ou de rivières.

« On subit des pressions, c'est clair. C'est un combat perpétuel. On est constamment accusé de vouloir empêcher les constructions », reconnaît Mme Jouanno. « Il faut être raisonnable et construire à des distances plus importantes » de la mer, admet désormais Philippe de Villiers, le président du conseil général de Vendée, deuxième département touristique français, où on a le plus « bétonné » au cours des quarante dernières années.

Pour l'association France Nature Environnement (FNE), la tempête Xynthia « doit servir d'électrochoc car ce phénomène exceptionnel sera amené à se répéter de plus en plus fréquemment » si les prévisions d'une élévation du niveau de la mer d'un mètre d'ici à la fin du siècle à cause du réchauffement climatique se réalisent. « Il est donc urgent de définir une carte fine des risques inondation/submersion, qui sous-tendra un plan stratégique national, régional et local concerté », réclame Christian Garnier, vice-président de l'association.

www.l'expansion.com (article publié le 2 mars 2010, consulté le 26 mars)

SECOND SUJET

L'Asie en développement dans la mondialisation

Le candidat fait d'abord l'étude scientifique des documents du dossier pour dégager les caractères originaux du sujet et les problématiques possibles ; il présente ses réflexions sous forme de commentaire composé.

Le candidat retient ensuite tout ou partie du dossier pour en proposer une utilisation pédagogique dans une séance d'une heure destinée à une classe de 2nde professionnelle de baccalauréat en trois ans ou à une classe de Terminale professionnelle de baccalauréat en deux ans.

Il présente alors :

- les documents retenus, en justifiant ses choix ;
- la situation de la séance dans une progression annuelle ;
- les objectifs attendus et le déroulement de la séance ;
- l'évaluation envisagée

DOCUMENTS PROPOSÉS

<u>Document 1</u>	Les vingt premiers ports mondiaux en 2008 Source : AAPA (Association américaine des autorités portuaires) http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLD_PORT_RANKINGS_20081.pdf (consulté le 1 ^{er} mars 2010)
<u>Document 2</u>	Carte des stocks d'IDE des firmes transnationales Dans Laurent Carroué, « La mondialisation en débat », <i>La Documentation photographique</i> n° 8037, 2004
<u>Document 3</u>	« Paradoxes et fragilités du modèle de développement de l'atelier productif chinois » Dans Laurent Carroué, Didier Collet, Claude Ruiz, <i>L'Asie</i> , Bréal, 2004
<u>Document 4</u>	4 A : Les plus hauts gratte-ciel dans le monde en 2006 Source : www.skyscraperpage.com (consulté en février 2010) 4 B : Le viaduc de Yan'an Lu à son arrivée sur le Bund à Shanghai Dans <i>Portrait de ville : Shanghai</i> , Institut français d'architecture, 2008
<u>Document 5</u>	Carte de l'évolution de la diaspora indienne Dans Éric Leclerc, « Cartographier la diaspora indienne », in <i>L'information géographique</i> 2008-1, volume 72
<u>Document 6</u>	« Croissance et inégalités » Dans Vincent Thébaud (coord.), <i>Géopolitique de l'Asie</i> , Nathan, 2006

Document 1

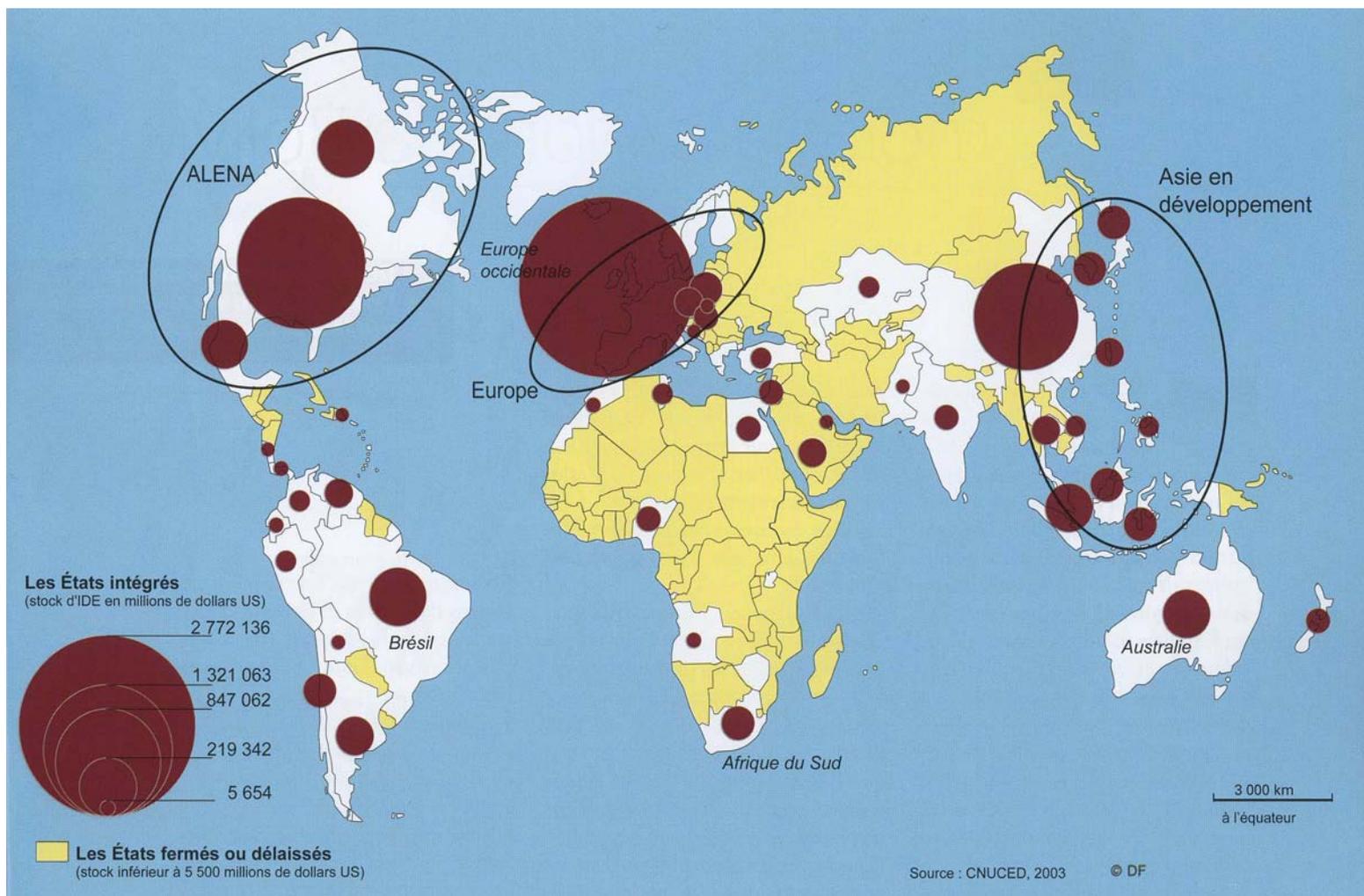
Les vingt premiers ports mondiaux en 2008

Volume total des cargos				Trafic par conteneurs			
En milliers de tonnes				En EVP (mesure : équivalent vingt pieds)			
RANG	PORT	PAYS	TONNES	RANG	PORT	PAYS	EVP
1	Singapour	Singapore	515 415	1	Singapour	Singapour	29 918 200
2	Shanghai	Chine	508 000	2	Shanghai	Chine	28 006 400
3	Rotterdam	Pays Bas	421 136	3	Hong Kong	Chine	24 494 229
4	Tianjin	Chine	401 181	4	Shenzhen	Chine	21 416 400
5	Ningbo	Chine	361 850	5	Busan	Corée du Sud	13 445 693
6	Guangzhou	Chine	347 000	6	Dubaï Ports	EAU	11 827 299
7	Qingdao	Chine	278 271	7	Ningbo	Chine	11 226 000
8	Hong Kong	Chine	259 402	8	Guangzhou	Chine	11 001 400
9	Qinhuangdao	Chine	252 000	9	Rotterdam	Pays Bas	10 783 825
10	Dalian	Chine	246 000	10	Qingdao	Chine	10 024 400
11	Busan	Corée du Sud	241 683	11	Hambourg	Allemagne	9 737 110
12	Nagoya	Japon	218 130	12	Kaohsiung	Taiwan	9 676 554
13	Shenzhen	Chine	211 000	13	Anvers	Belgique	8 662 891
14	Sud Louisiane	Etats-Unis	203 157	14	Tianjin	Chine	8 502 700
15	Houston	Etats-Unis	192 473	15	Port Kelang	Malaisie	7 973 579
16	Anvers	Belgique	189 390	16	Los Angeles	Etats-Unis	7 849 985
17	Ulsan	Corée du Sud	170 279	17	Long Beach	Etats-Unis	6 350 125
18	Chiba	Japon	165 143	18	Brême	Allemagne	5 488 189
19	Port Hedland	Australie	159 391	19	Tanjung- Pelapas	Malaisie	5 466 191
20	Port Kelang	Malaisie	152 348	20	New York	Etats-Unis	5 265 058

Source : AAPA (Association américaine des autorités portuaires)
http://aapa.files.cms-plus.com/Statistics/WORLD_PORT_RANKINGS_20081.pdf
(consulté le 1^{er} mars 2010)

Document 2

Carte des stocks d'IDE des firmes transnationales



Dans Laurent Carroué, « La mondialisation en débat »,
La Documentation photographique n° 8037, 2004

Document 3

« Paradoxes et fragilités du modèle de développement de l'atelier productif chinois »

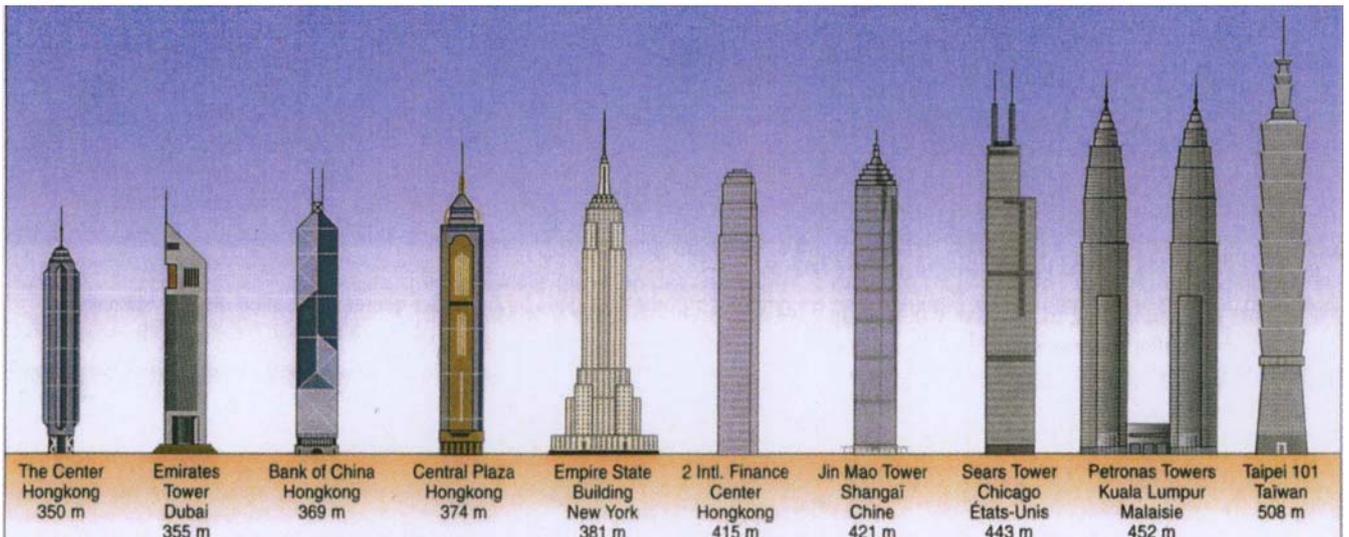
En 2005, la Chine est devenue le premier producteur-exportateur mondial de produits des NTIC (électronique grand public, ordinateurs, téléphone, télécoms...) qui représentent un tiers de ses exportations. Mais cette croissance fulgurante ne doit pas masquer de grandes fragilités structurelles puisque son développement s'est appuyé principalement sur l'accueil privilégié des usines de montage banal avant réexportation mobilisant une forte main d'œuvre peu qualifiée, jeune et féminine, sous-payée, voire surexploitée.

L'évolution des statistiques du commerce extérieur mondial, qui témoigne de l'érosion continue des parts de marché du Japon et des NPI au profit de la Chine, et la forte intensification du commerce intra-asiatique correspondent à ce mouvement d'insertion accrue de la Chine dans la division régionale du travail au sein du « Triangle asiatique ». La Chine ne réalise en effet directement sur place qu'un tiers de la valeur ajoutée des produits exportés puisque 75% des intrants dans les hautes technologies (circuits imprimés, circuits intégrés, diodes, transistors...) sont fournis soit par le Japon, la Corée du Sud et Taiwan pour les plus élaborés, soit par la Malaisie et la Thaïlande pour les composants plus basiques. Ces productions sont quasi totalement dominées et organisées par des firmes transnationales étrangères qui contrôlent 82% de l'industrie électronique chinoise et 80% de son commerce. Dans ce dispositif, Taiwan occupe une place considérable : alors que la moitié de la production taiwanaise de haute technologie est localisée en Chine, ces investissements insulaires représenteraient les deux tiers de l'industrie électronique chinoise. Servant d'atelier de montage, les exportations par la Chine de produits finis sont essentiellement destinées aux États-Unis (24%), à l'Union européenne (20%) et au Japon (10%).

Le gouvernement chinois a pris conscience de la grande fragilité du modèle de développement adopté. Le X^e Plan (2000-2005) a triplé les dépenses totales de recherche. La recherche d'une réelle autonomie dans les hautes technologies est pour le développement futur de la Chine un enjeu stratégique.

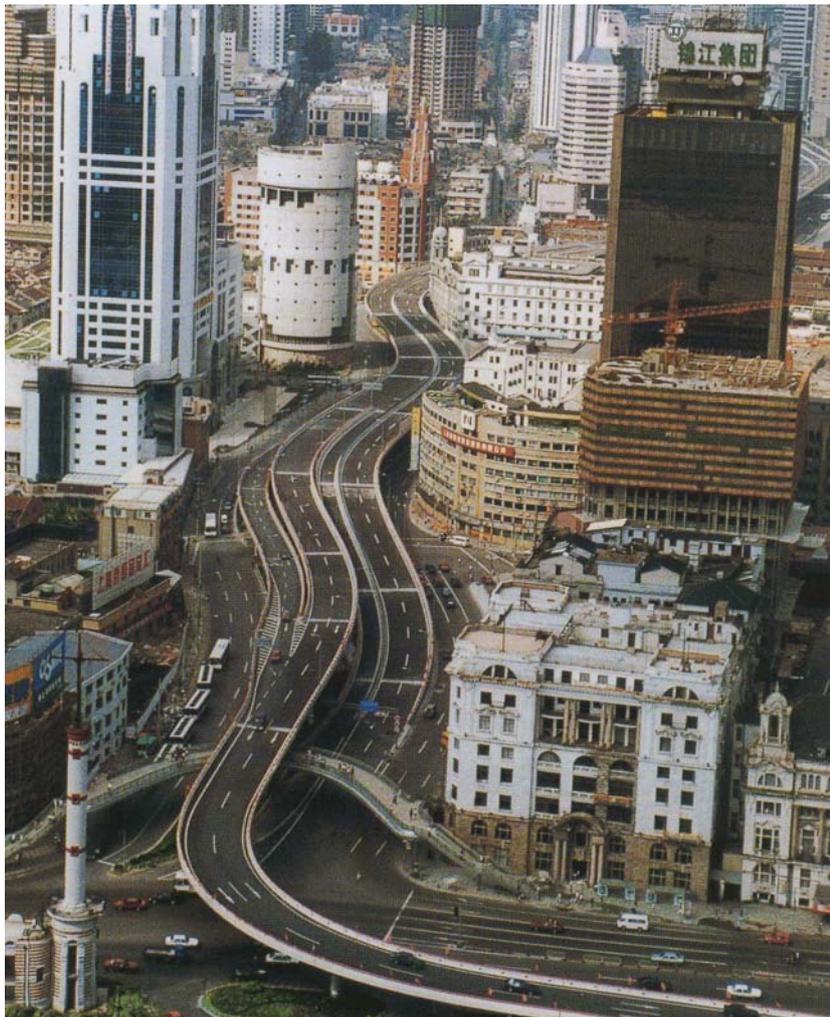
Dans Laurent Carroué, Didier Collet, Claude Ruiz, *L'Asie*, Bréal, 2004

Document 4 A : Les plus hauts gratte-ciel dans le monde en 2006



Source : www.skyscraperpage.com (consulté en février 2010)

Document 4 B : Le viaduc de Yan'an Lu à son arrivée sur le Bund à Shanghai

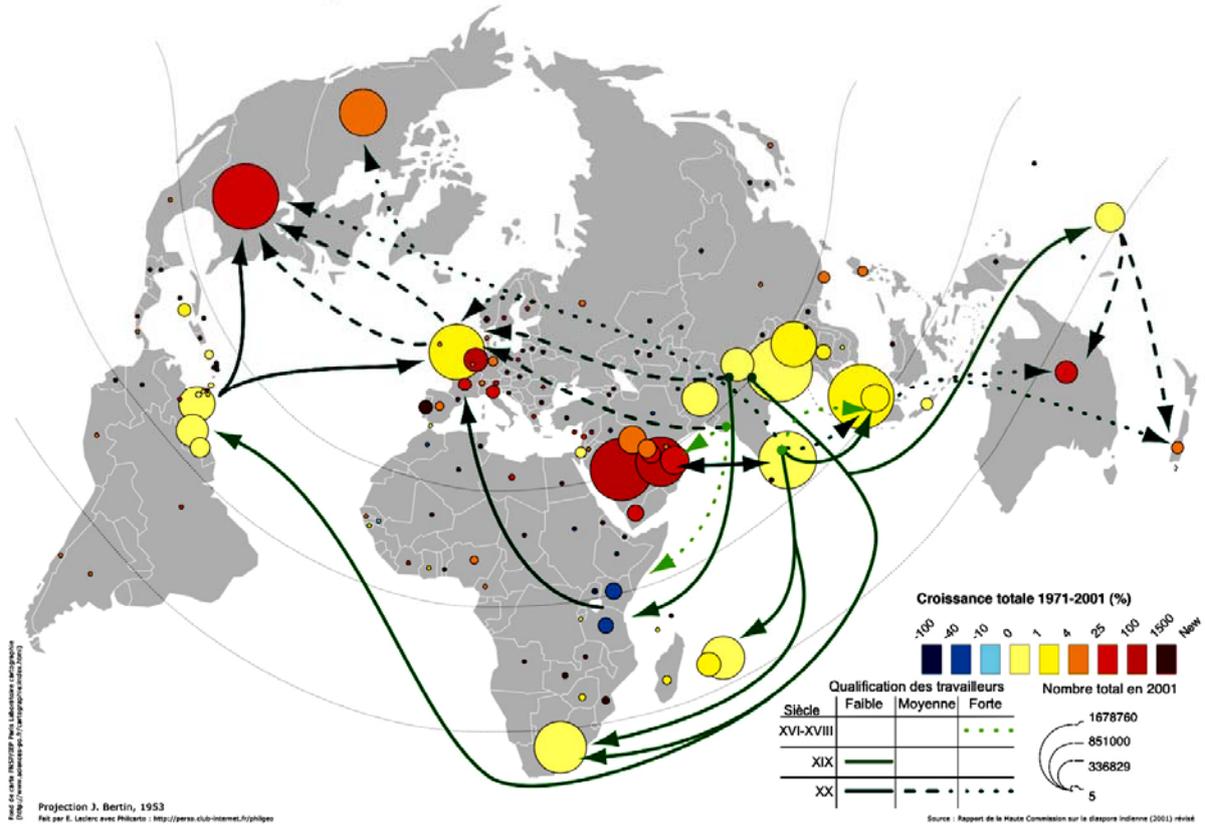


Dans *Portrait de ville : Shanghai*, Institut français d'architecture, 2008

Document 5

Carte de l'évolution de la diaspora indienne

Evolution de la diaspora indienne



Dans Éric Leclerc, « Cartographier la diaspora indienne »,
 in *L'information géographique* 2008-1, volume 72

Document 6

« Croissance et inégalités »

À son stade actuel, l'Asie présente de vigoureux contrastes spatiaux de développement à l'intérieur de chaque pays. Que ce soit dans les pays les plus anciennement industrialisés (Japon et NPI) ou dans les nouveaux, la croissance a profité essentiellement aux régions métropolitaines, aux deltas et aux littoraux. À l'inverse, les hinterlands ruraux, les périphéries continentales et les régions de montagne paraissent marginalisés.

[...]

En Chine et en Inde, la phase récente d'industrialisation a renforcé les polarisations anciennes : développement des grandes métropoles (Pékin, Canton, Shanghai et Bombay, Delhi, Calcutta, Madras) et des espaces littoraux (le littoral chinois du Yangzi à l'île de Hainan, le Maharastra et le Kerala en Inde).

[...]

Les inégalités régionales s'ajoutent à des inégalités sociales. Selon les statistiques officielles, les 10% de Chinois les plus riches contrôlent 45% de la richesse du pays alors que les 10% les plus pauvres n'en possèdent que 1,4%. La création de richesse, réalité palpable dans tous les pays asiatiques, n'est donc pas exclusive du maintien de poches de pauvreté dans les pays les plus avancés (Japon et NPI), et d'une pauvreté de masse dans tous les autres. Bien qu'elle ait été divisée par quatre en un quart de siècle, la proportion de personnes vivant sous le seuil de 1 dollar par jour demeure de près de 15% en Asie orientale. En Asie méridionale, près de 30% est encore sous ce seuil considéré comme critique pour ce qui concerne l'alimentation, les soins médicaux et la scolarisation des enfants. Ce sont, pour la grande majorité, des ruraux.

Le maintien d'un tel niveau de pauvreté freine considérablement le développement des marchés intérieurs des pays concernés. En Chine, en Inde, en Indonésie ou au Viêt-nam, voire en Thaïlande et aux Philippines, les catégories sociales qui accèdent aujourd'hui à la société de consommation et peuvent en acquérir les produits les plus représentatifs (logements, voitures, équipement domestique...) constituent une élite sociale réduite.

À côté de celle-ci, une « classe moyenne » est apparue. Elle compte 300 millions de personnes en Chine, 100 millions en Inde. Ses membres ont des revenus suffisants pour n'avoir plus à se soucier de leur avenir immédiat. Leurs enfants accèdent à l'enseignement supérieur et eux-mêmes peuvent prétendre participer au dynamisme de l'économie. Mais une masse d'individus peine encore à se procurer les biens vitaux. En Chine, celle-ci comprend les 150 à 200 millions de travailleurs migrants (ou *mingong*), les 50 à 60 millions de chômeurs licenciés par les entreprises publiques en voie de privatisation et les centaines de millions de ruraux en situation de sous-emploi.

Dans Vincent Thébaud (coord.), *Géopolitique de l'Asie*, Nathan, 2006