

SESSION 2015

**CAPES
CONCOURS EXTERNE
ET CAFEP**

Section : HISTOIRE ET GÉOGRAPHIE

COMMENTAIRE DE DOCUMENTS

Durée : 5 heures

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique (y compris la calculatrice) 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 : 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.

Géographie : « Mondialisation, routes maritimes et révolution des transports »

1/ Analyse critique des documents (notée sur 10 points)

2/ Exploitation adaptée (notée sur 10 points)

Rédigez un écrit de synthèse, résultant de l'analyse critique des documents et visant à la transmission d'un savoir raisonné, en mettant en évidence les connaissances et les notions que vous jugerez utiles à un enseignement de géographie du niveau choisi.

Réalisez une production graphique mettant en évidence l'interaction des éléments avancés.

Fond de carte joint (deux exemplaires dont un à titre de brouillon si nécessaire). Un seul fond de carte doit être rendu.

Documents :

1 - Les réseaux maritimes, vecteurs et modèles de la mondialisation ?, Emmanuel Desclèves, « L'économie bleue au cœur de la mondialisation », *Esprit*, n°395, juin 2013, pp. 43-44.

2 - Les 20 premiers ports dans le monde en 2013, <http://www.portofrotterdam.com>

3 - Le port de Yangshan (le plus grand du monde en eaux profondes), baie de Hangzhou, Shanghai, Photographie de Yann Artus Bertrand, mai 2012.

4 - Evolution de la capacité unitaire des porte-conteneurs entre 1960 et 2008, Projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), <http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/rap-info/i2069.pdf>

5 - Les ports de Singapour et de Shanghai détrônent Rotterdam, Jean-Pierre Stroobants, *Le Monde*, 11 janvier 2005.

6 - Baltimore, un port nord-américain en déclin, Yves Boquet, « Le port de Baltimore dans la compétition interportuaire aux États-Unis : entre déclin et stratégie de niche », *Territoires en mouvement, revue de géographie et d'aménagement*, 10 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, consulté le 06 octobre 2014. <http://tem.revues.org/1115>

7 - La saturation des routes maritimes mondiales, ISEMAR Nantes Saint-Nazaire, ISL Brême, Lloyd Shipping Economist, Lloyd List Journal, Journal de la Marine Marchande, Le Marin.

Annexe : Enseignement spécifique d'histoire-géographie des séries économique et sociale et littéraire - classe terminale, Bulletin officiel spécial n°8 du 13 octobre 2011

Document 1 : Les réseaux maritimes, vecteurs et modèles de la mondialisation ?

Plus de 50 000 navires de haute mer sillonnent aujourd'hui en permanence les mers et océans. Leurs trajectoires dessinent sur le globe un vaste réseau de routes maritimes qui matérialise les liens entre les peuples du monde entier. Ce réseau respire au rythme de la mondialisation. Il se reconfigure en permanence en fonction des évolutions politiques, économiques, sociales, climatiques. Il comporte des points nodaux : ports, détroits et chenaux, où le trafic se concentre ponctuellement. C'est ainsi que plus de 70 000 navires empruntent chaque année le détroit de Malacca entre l'océan Indien et la mer de Chine du Sud. Plus ou moins spécialisés, les ports sont les interfaces privilégiées avec le monde « terrestre ». Sous ces routes maritimes, les réseaux de câbles sous-marins dessinent la même toile au fond des mers. Dans l'espace, des réseaux de satellites assurent aussi les télécommunications des usagers de la mer et transportent par ailleurs les instruments scientifiques nécessaires à l'étude et à la surveillance des océans. L'ensemble de ces réseaux structure aujourd'hui un monde « globalisé » avec une circulation quasi libre des biens matériels et immatériels dans ces espaces non gouvernés, ouverts et sans frontière. [...]

Plus généralement, on pourrait trouver dans ces réseaux de la mondialisation – qui fonctionnent selon des pratiques mises en œuvre historiquement dans le *maritime* – quelque forte analogie avec un cerveau humain, doté d'un nombre indéfini de neurones interconnectés, fondamentalement non centralisé. Selon la célèbre formule de Pascal : « C'est une sphère dont le centre est partout et la circonférence nulle part ». Ce système neuronal est cependant assez éloigné des principes de fonctionnement d'un Etat centralisé comme le nôtre selon lequel la solution d'un problème est en général posée en termes d'organisation et de réglementation (c'est-à-dire dans l'ordre statique) alors que le système en réseau répond non pas en modifiant *a priori* sa structure ou ses règlements mais en faisant jouer de façon souple et dynamique ses interconnexions.

Source : Emmanuel Desclèves, « L'économie bleue au cœur de la mondialisation », *Esprit*, n° 395, juin 2013, pp. 43-44.

Document 2 : Les 20 premiers ports dans le monde en 2013

		2013	2012	2011
Ningbo & Zhoushan	China	809.8	744.0	691.0
Shanghai	China	776.0	736.0	727.6
Singapore	Singapore	560.9	538.0	531.2
Tianjin	China	500.6	476.0	451.0
Guangzhou	China	454.7	434.0	429.0
Qingdao	China	450.0	402.0	375.0
Tangshan	China	446.2	364.6	308.0
Rotterdam	Netherlands	440.5	441.5	434.6
Dalian	China	408.4	373.0	338.0
Yingkou	China	330.0	301.1	261.0
Rizhao	China	309.2	281.0	252.6
Port Hedland	Australia	288.4	246.7	199.0
Hong Kong ¹⁾	China	276.1	269.3	277.4
Qinhuangdao	China	272.6	271.5	287.0
Busan ²⁾	South Korea	270.9	260.0	269.9
Shenzhen	China	234.0	228.1	223.0
Xiamen	China	191.0	172.0	156.5
Antwerp	Belgium	190.8	184.1	187.2
South Louisiana	United States of America	187.8	161.9	170.4
Port Klang ²⁾	Malaysia	152.0	151.7	148.9

En million de tonnes métriques

Le fret commercial intérieur et fluvial est inclus dans le trafic des ports chinois.

1) Y compris le commerce fluvial, 2) Conversion de tonnes fret en tonnes métriques

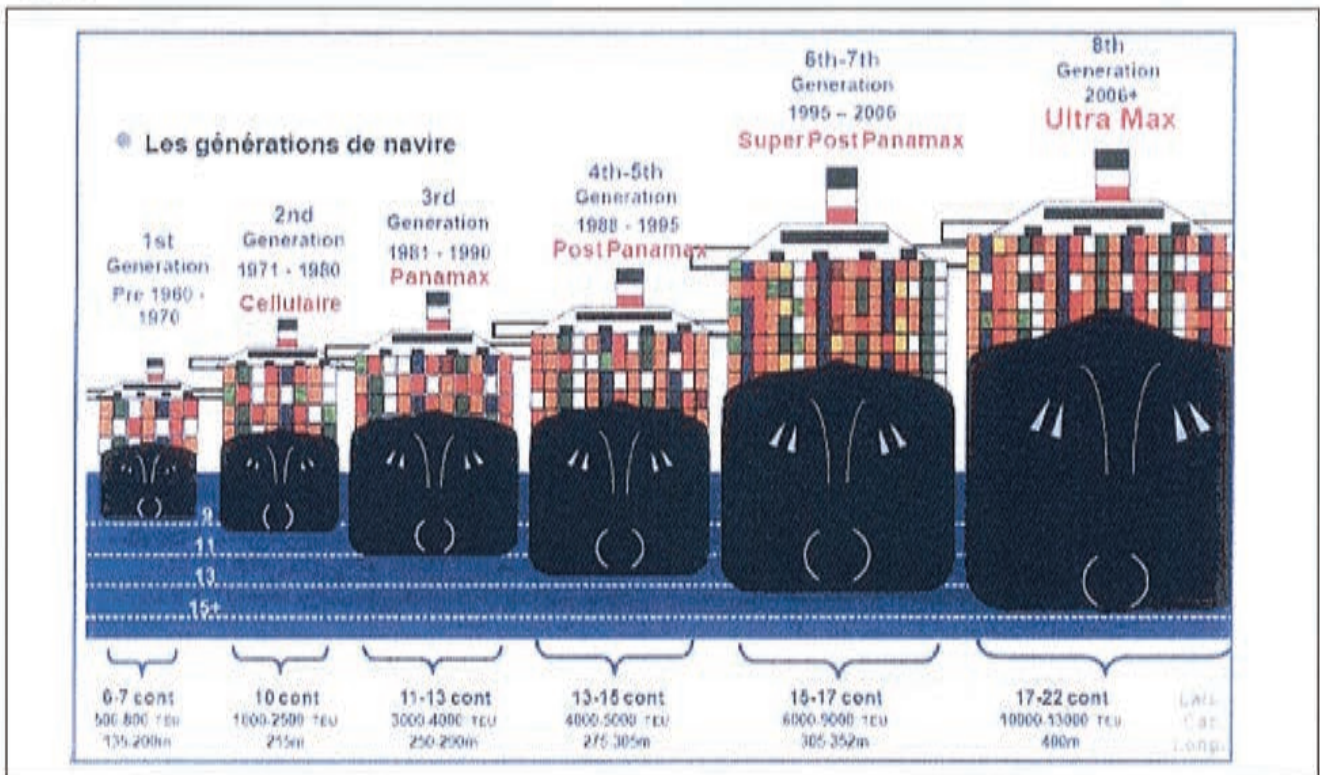
Source : <http://www.portofrotterdam.com>

Document 3 : Le port de Yangshan (le plus grand du monde en eaux profondes), baie de Hangzhou, Shanghai



Source : Photographie de Yann Artus-Bertrand, mai 2012

Document 4 : Evolution de la capacité unitaire des porte-conteneurs entre 1960 et 2008



Source : Projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), <http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/rap-info/i2069.pdf>

Document 5 : Les ports de Singapour et de Shanghai détrônent Rotterdam

La place néerlandaise n'est plus numéro un mondial. Malgré un trafic marchandises en forte hausse en 2004, elle a été dépassée par ses rivaux asiatiques, portés par le boom économique de la Chine. Des projets d'agrandissement sont, du coup, remis en chantier.

C'était l'une des fiertés des Pays-Bas, dont il génère à lui seul 8 % du PIB : le port de Rotterdam est tombé de son piédestal en 2004. Avec 354 millions de tonnes de marchandises traitées - un niveau record, pourtant -, le géant néerlandais n'est plus le premier port du monde, dépassé désormais par Singapour (390 millions de tonnes) et Shanghai (380 millions).

Il n'était plus possible pour les dirigeants de Havenbedrijf, la société publique qui gère les gigantesques installations de Rotterdam, de nier l'évidence : le 30 décembre 2004, en présentant leur rapport annuel, ils ont dû convenir que le port néerlandais, situé dans la branche du delta commun au Rhin et à la Meuse, avait bel et bien perdu sa place de leader mondial au profit de Singapour et de Shanghai.

Les données publiées, et parfois contestées, ne peuvent plus être réfutées : 390 millions de tonnes de marchandises ont transité par Singapour en 2004, 380 millions par Shanghai (+ 20 %) et 354 millions par Rotterdam. Les patrons d'Havenbedrijf se consolent en relevant que leur activité a enregistré une hausse de 8 % du volume traité et que Rotterdam se situe toujours très loin devant ses rivaux européens d'Anvers et de Hambourg, qui ont, eux aussi, noté une forte augmentation de leur activité en 2004.

« Shanghai n'est pas un concurrent. Nous collaborons, et quand les choses vont bien à Shanghai, elles vont bien pour nous aussi », a commenté Hans Smits, le nouveau président-directeur d'une entreprise qui a effectivement développé une relation commerciale spécifique avec la Chine. Un pays désormais incontournable dans le paysage maritime mondial : en 2003 déjà, outre Shanghai (316 millions de tonnes) et Hongkong (207 millions), pas moins de sept ports chinois affichaient des trafics entre 100 et 200 millions de tonnes, se hissant au niveau des ports géants de Corée du Sud, tels Pusan, ou Nagoya au Japon.

Pour Rotterdam, la perte officielle de la première place mondiale est symbolique, dans un pays dont il représente à lui seul 8 % de l'activité et qui assiste tant à la progression du chômage qu'au difficile redémarrage de sa croissance, après la récession de 2003, ou à la remise en question de son généreux système de sécurité sociale. [...]

M. Smits [le président-directeur d'Havenbedrijf] a annoncé sa volonté d'engager une réforme de la structure complexe d'Havenbedrijf, qui compte 24 divisions. Il devra aussi mener le chantier de l'agrandissement des installations du port, attendu de longue date (l'initiative a été lancée en 1994 pour aboutir, en principe, entre 2009 et 2012). Baptisé Maasvlakte 2, ce projet, dont le coût initial est fixé à 2,6 milliards d'euros, prévoit d'augmenter de 1 000 hectares (+ 20%) la superficie du port, au profit notamment des départements chimie, distribution et conteneurs. Dans le trafic de conteneurs, celui qui génère la plus forte valeur ajoutée, le géant Rotterdam fait presque figure de nain avec ses 7 millions de boîtes traitées en 2003, par rapport à Hongkong (20,5 millions de conteneurs) ou Singapour (18,4 millions).

Un autre dossier difficile attend le patron du port : la participation financière d'Havenbedrijf à la Betuwelijn, une double voie de chemin de fer entre Rotterdam et l'Allemagne, sur 160 km, par laquelle pourraient s'écouler en 2007 30 millions de tonnes de fret. La Dutch Maritime Industry (DMI), un réseau qui fédère 11 secteurs contribuant à hauteur de 250 millions d'euros aux exportations néerlandaises, s'alarme du risque de délocalisation brandi par certains armateurs si tous ces travaux tardent encore. En douze mois, la flotte commerciale des Pays-Bas a perdu 20 de ses 810 navires.

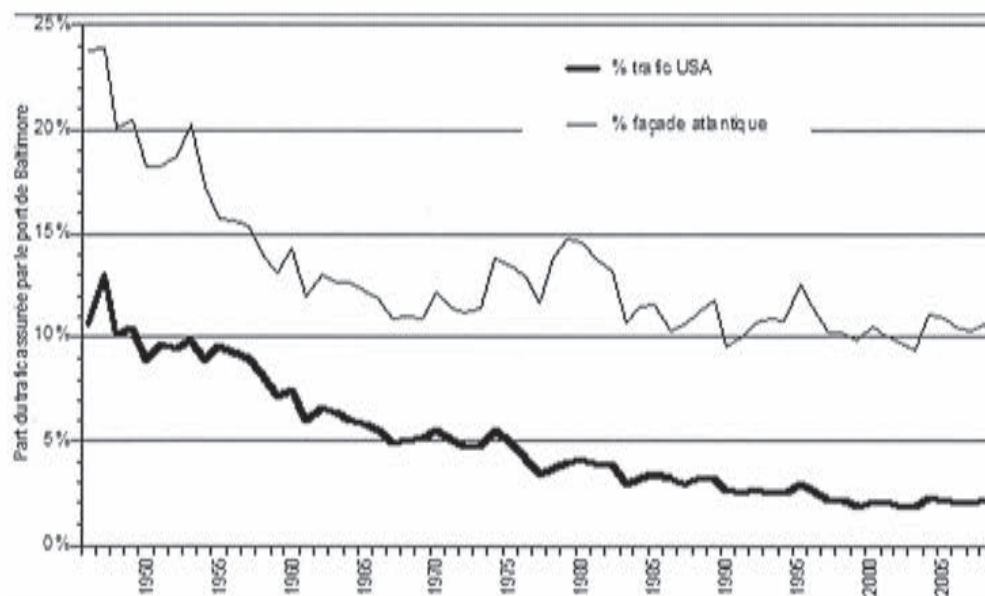
Source : Jean-Pierre Stroobants, *Le Monde*, 11 janvier 2005

Document 6 : Baltimore, un port nord-américain en déclin

Doc. 6a : Localisation de Baltimore sur la côte est des États-Unis

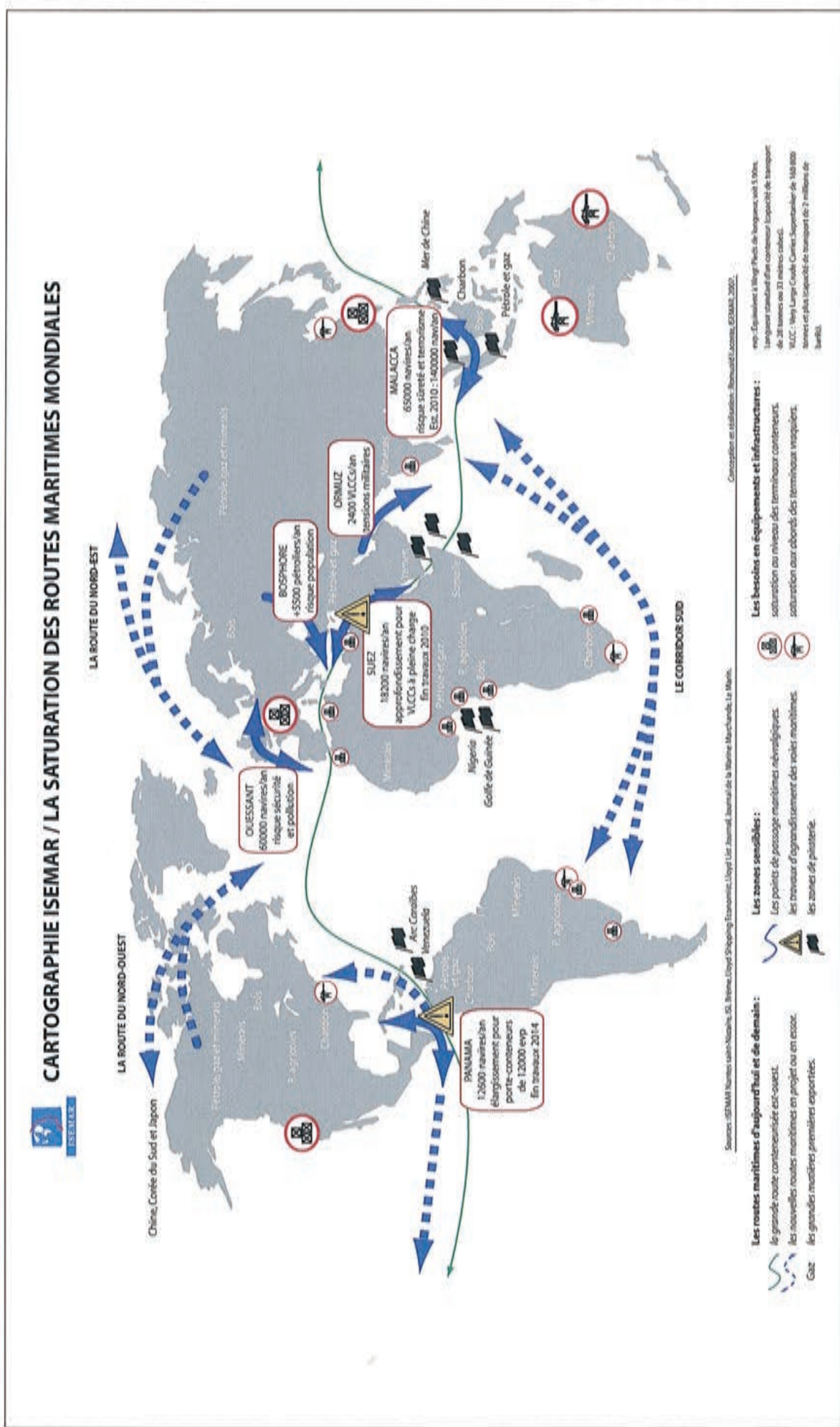


Doc. 6b : Évolution des parts de trafic de Baltimore parmi les ports de la côte Atlantique et dans l'ensemble des ports américains (en pourcentage du tonnage international manipulé)



Source : Yves Boquet, « Le port de Baltimore dans la compétition interportuaire aux États-Unis : entre déclin et stratégie de niche », *Territoires en mouvement, revue de géographie et d'aménagement*, 10 | 2011, mis en ligne le 01 juin 2013, consulté le 06 octobre 2014. <http://tem.revues.org/1115>

Document 7 : La saturation des routes maritimes mondiales



Sources : ISEMAR, Nantes saint-Nazaire, ISL Brème, Lloyd Shipping Economist, Lloyd List Journal, Journal de la Marine Marchande, Le Marin

Annexe : Enseignement spécifique d'histoire-géographie des séries économique et sociale et littéraire - classe terminale

Géographie - Mondialisation et dynamiques géographiques des territoires

Thème 2 - Les dynamiques de la mondialisation (18-20 heures)

Questions

Mise en œuvre

La mondialisation en fonctionnement

- Un produit mondialisé (étude de cas).
- Processus et acteurs de la mondialisation.
- Mobilités, flux et réseaux.

Les territoires dans la mondialisation

- Une ville mondiale (étude de cas).
- Pôles et espaces majeurs de la mondialisation ; territoires et sociétés en marge de la mondialisation.
- Les espaces maritimes : approche géostratégique.

La mondialisation en débat

- États, frontières et mondialisation.
- Débats et contestations.

Source : Bulletin officiel spécial n°8 du 13 octobre 2011

Nom : <i>(Suivi, s'il y a lieu, du nom d'épouse)</i>																				
Prénom :																				
N° d'inscription :										Né(e) le :			/			/				

(Le numéro est celui qui figure sur la convocation ou la feuille d'émargement)

Concours	Section/Option	Epreuve	Matière

EBE HGO 2

FOND DE CARTE

