

Géographie

Écrit

Épreuve commune

Les littoraux sont-ils des interfaces de la mondialisation?

Le jury a évalué 3532 copies lors de cette session 2019 de la composition de géographie. La moyenne de l'épreuve est de 10,21 et 19,4 % des copies ont obtenu 14 et plus. Le jury a comme d'habitude utilisé l'amplitude des notes de 0 à 20 ; 17 copies ont reçu la note maximale.

Dans les copies de la session 2019 le jury a retrouvé des qualités déjà remarquées les années précédentes. A l'exception des productions les moins abouties, les copies respectent les règles formelles de la composition de géographie et sont structurées selon un plan rigoureux clairement justifié dans une introduction qui interroge et discute les termes du sujet pour définir une problématique géographique. A d'assez rares exceptions près, les devoirs témoignent, de la part des candidates et des candidats, d'un investissement fort dans la préparation. L'appréciation des copies, au-delà de la qualité de la structure du devoir, prend en compte plusieurs facteurs. Parmi les plus importants, le jury rappelle l'importance de la capacité à raisonner géographiquement, à caractériser les entités spatiales, à exposer les processus de transformation et de structure des objets et des réalités géographiques. Le jury est également attentif à la capacité des candidates et des candidats à restituer avec précision, et de manière équilibrée au long du devoir, des connaissances acquises et à mobiliser dans leur raisonnement des éléments empiriques variés (caractérisation des lieux, positions et interactions des acteurs géographiques, ordres de grandeur lorsqu'on utilise des indicateurs, repères chronologiques). Ces éléments empiriques sont nécessaires pour situer, contextualiser et comparer les logiques géographiques et leurs conséquences spatiales. Le jury enfin est attentif aux qualités formelles des compositions, qu'il s'agisse de la clarté et de la précision du texte ou de l'élaboration des productions graphiques. Ces dernières revêtent une importance particulière dans un devoir de géographie. On attend en effet des candidates et des candidats qu'ils sachent utiliser le fond de carte fourni dans sa totalité ou seulement sur une partie pour un croquis de synthèse ou pour toute autre production cartographique. Quelques évidences de réalisation graphique sont à rappeler : il était essentiel pour ce sujet de caractériser des flux (principales routes maritimes ou principaux échanges entre les continents) sur un croquis de synthèse. Le texte peut être également très utilement enrichi par différentes productions graphiques adaptées de la littérature utilisée pour la préparation tels que des croquis simplifiés, des schémas modélisant des processus, des graphes etc... Toutes les productions graphiques doivent être intégrées au raisonnement : le texte de la copie doit *a minima* les mentionner et, mieux, peut les expliciter et les commenter.

Pour la session 2019, le sujet ouvrait plusieurs possibilités de valorisation des connaissances acquises durant l'année de préparation sur une question de géographie thématique qui permettait de convoquer une très grande variété d'exemples. Structuré autour de notions bien décrites dans la littérature, ce sujet demandait à ce que soient discutés des processus actifs à l'échelle planétaire mais également jusqu'à l'échelle locale. Il engageait à réfléchir aux modes et aux régimes d'interfaces dans le contexte hétérogène de la mondialisation. Rédigé à la forme interrogative, le sujet incitait à étudier la diversité voire les contradictions des situations littorales face à une double dynamique de la mondialisation : l'internationalisation et l'intensification des flux et des échanges de personnes, de biens, de capitaux et d'informations. Le jury attire l'attention des candidates et des candidats sur l'utilité de définir les termes du sujet et de les lier entre eux pour dégager une problématique : si les définitions étaient souvent présentes, elles étaient cependant juxtaposées sans construire un lien problématique. La maîtrise de processus tels que littoralisation et maritimisation a été appréciée, de la même façon que la réflexion sur la notion de façade pour caractériser certains littoraux. Cela permettait de bien montrer les dynamiques à l'œuvre sur ces littoraux et d'éviter les formules générales, voire erronées, sur les littoraux comme acteurs de la mondialisation.

Mondialisation et littoralisation

Le sujet invitait à prendre en compte et à discuter le phénomène global de littoralisation des activités humaines. De nombreuses copies ont exposé le processus de croissance et d'extension spatiale dans les espaces urbains littoraux et ont documenté en particulier les relations entre la mondialisation des échanges, l'intensification du transport maritime, la relocalisation des activités industrielles et l'émergence des grandes régions urbaines littorales. Dans la plupart des cas, les principaux foyers urbains littoraux, portuaires et industriels ont été bien localisés et hiérarchisés, reliés aux principaux pôles de la mondialisation. Au-delà des types caractérisés de pôles industrialo-portuaires, de nombreuses copies ont rendu compte de la concentration croissante des populations sur les littoraux et des principales raisons de leur attractivité : emplois,

infrastructures, aménités. Les meilleurs devoirs ont su montrer la diversité et les formes d'urbanisation du littoral, du trait de côte vers l'intérieur mais également linéairement avec la création de couloirs littoraux urbains, voire de mégacités (plus de 10 millions d'habitants) cumulant quasiment toutes les fonctions. Les bonnes copies ont su intégrer l'exemple des formes d'antimonde que sont les paradis fiscaux insulaires qui permettent, dans un contexte d'intensification d'échange des capitaux, des stratégies de blanchiment et d'évitement fiscal. Ainsi, les analyses pouvaient se faire à plusieurs échelles, de la prise en compte des motifs globaux et des contrastes très forts jusqu'à l'échelle locale, par exemple au niveau intra-urbain entre des quartiers portuaires intensément connectés à la mondialisation et des quartiers d'habitat défavorisés où les populations sont contraintes à des mobilités limitées. L'ensemble de ces développements se prêtaient particulièrement à l'expression cartographique à l'échelle du monde mais aussi à des échelles plus grandes par des croquis intégrés dans la copie.

Interfaces et mobilités humaines

Les mobilités humaines dans le cadre de la mondialisation ont été, à juste titre, souvent étudiées sous l'angle des activités touristiques. Les copies les plus abouties ont su montrer la chronologie de mise en place des lieux littoraux de l'industrie mondialisée du tourisme et la diffusion vers les pays du Sud des formes du tourisme de masse. Elles ont su montrer, à l'échelle locale, les différentes logiques d'organisation spatiale des lieux du tourisme mondialisé : nouvelles stations balnéaires, pôles greffés sur les anciens noyaux urbains, investissement de nouveaux lieux avec par exemple les *resorts* de grand luxe des archipels tropicaux. Les bons devoirs ont bien compris la connexion, à l'échelle régionale (Méditerranée, Caraïbes, Sud-Est asiatique), entre les grands littoraux touristiques et les régions plus développées ou émergentes sources des principaux flux. Cette thématique n'était pas à envisager uniquement sous l'angle urbain. Des littoraux non ou très peu urbanisés sont investis dans le contexte de la mondialisation et du développement des activités de loisir : plans d'eau navigables pour les activités sportives ou de loisirs, plages au Nord et, de manière croissante, au Sud, utilisées dans le cadre des activités de pleine nature (plongée sous-marine, surf, windsurf ou kitesurf, ...), littoraux connus pour l'intérêt et la richesse de leur environnement (*whale watching*, observation des récifs coralliens).

Le sujet demandait d'étudier le rôle d'interface des littoraux dans la mondialisation sous un autre angle des mobilités humaines : les migrations internationales. Ce point a trop souvent été oublié dans les devoirs. La population des villes littorales reflète souvent les échanges de population à l'échelle régionale (villes, ports de la Méditerranée ou des détroits du Sud-Est asiatique). Mais le rôle d'interface s'exprime pour la période très récente sous de toutes autres modalités. Les littoraux sont des lieux placés au premier plan des problèmes posés par l'intensification des flux migratoires entre les pays du Sud - et particulièrement les pays connaissant des situations de grave crise économique et sécuritaire (Amérique centrale, ceinture sahélienne, Corne de l'Afrique, Moyen-Orient) – et les pays du Nord. Plusieurs situations pouvaient être étudiées : clôture des frontières et rétention des migrants (enclaves espagnoles en Afrique du Nord, par exemple), points de passages littoraux où opèrent passeurs illégaux et où les migrants sont exposés aux pires situations liées à l'absence de droits (Libye), fermeture des ports des pays du Nord (Italie), camps de migrants (Grèce). Le rôle de frontière des littoraux et les effets du contrôle des migrations pouvaient être décrits à partir de plusieurs cas, comme par exemple celui des points de passage autour de grands pôles multimodaux (Calais) et des espaces informels qui s'y structurent. Les littoraux dans les dynamiques de mondialisation des flux humains peuvent être les lieux de graves crises humanitaires.

Les littoraux dans la mondialisation : clôtures et conflits

L'espace littoral n'est pas toujours une interface facilitant les échanges internationaux. La fonction militaire et de défense des sites portuaires a fortement évolué au cours du temps ; les fonctions militaires se concentrent sur quelques points où sont basées les forces navales. Malgré cela, les littoraux de certaines régions du monde peuvent être des aires de tension entre grandes puissances mondiales exerçant leur souveraineté. La militarisation des archipels de Chine méridionale ou bien les tensions autour du détroit d'Ormuz rappellent que l'espace littoral est un espace disputé où les forces navales côtoient les flottes marchandes dans des contextes géopolitiques complexes. Certains espaces littoraux, bien qu'éloignés des grands axes de circulation maritime et des régions les plus habitées du monde, sont marqués par des tensions politiques de faible intensité et de longue durée (Iles Kouriles ou Territoires du Nord) ou bien de plus forte intensité entre puissances internationales (annexion de la Crimée par la Russie).

Au-delà des tensions géopolitiques, l'espace littoral joue un rôle dans la régulation des échanges commerciaux et de l'exploitation des ressources. La définition des limites des Zones économiques exclusives clarifie les droits des pays littoraux sur l'espace maritime proche (200 milles marins) mais n'est pas tranchée partout (espace Arctique).

Interfaces littorales de la mondialisation et enjeux environnementaux

De manière générale, les copies ont peu développé ce point qui n'a pas fait l'objet d'analyses détaillées. Le jury regrette que les enjeux du changement climatique sur les littoraux aient été peu abordés, au profit de développement plus généraux, quand ils étaient présents, sur le développement durable.

Pourtant, en signalant que tous les littoraux ne sont pas des interfaces de la mondialisation, à côté des causes liées aux inégalités de développement et aux crises politico-militaires, il était attendu qu'on fasse remarquer que les conditions climatiques de l'Arctique et l'isolement géographique de l'Antarctique avaient longtemps placé les littoraux des hautes latitudes en marge de la mondialisation. Peu peuplés, peu aménagés, en marge des grandes voies de circulation, ces littoraux n'étaient pas des interfaces de la mondialisation, jusqu'à ce que le réchauffement climatique global vienne changer la donne. La fonte des glaces de l'Arctique et l'augmentation de la durée de la période où l'océan est libre de glace est un fait géographique majeur. Il stimule des stratégies pour établir de nouvelles routes de circulation maritime empruntant des passages connus : le passage du Nord-Ouest et le passage du Nord-Est, voire la route transpolaire. L'activation de telles routes impliquerait la construction d'infrastructures sur des littoraux aujourd'hui équipés sporadiquement (bases militaires, sites d'extraction d'hydrocarbures, sites miniers). Les grandes ONG internationales alertent sur les risques environnementaux de telles installations dans des milieux fragiles et qui abritent une faune et une flore d'importance pour la biodiversité mondiale.

De manière générale, les copies ont peu développé la question des impacts environnementaux de la densification des populations et des activités sur les littoraux les plus intégrés à la mondialisation. Les aires marines et littorales protégées, quoiqu'en augmentation forte, restent inférieures en superficie aux aires continentales. Des dispositifs de protection du patrimoine littoral existent (par exemple le Conservatoire du littoral en France) mais restent limités et les arbitrages politiques entre la mise en valeur du littoral et la protection de ses environnements et de ses paysages ont souvent été rendus à l'avantage de l'extension des infrastructures. Au niveau mondial, l'aménagement portuaire s'adapte aux nouvelles formes du transport maritime (gigantisme des navires, conteneurisation) et des superficies sont gagnées par poldérisation ou par terre-pleins aux dépens des milieux littoraux.

Enfin, la problématique des risques n'a pas été non plus fortement mobilisée. Pourtant les grandes interfaces littorales de la mondialisation cumulent les facteurs de vulnérabilité : très fortes densités de population, installations industrielles polluantes, installations humaines aux limites des zones inondables... Les littoraux sont exposés aux contaminations liées aux risques industriels et technologiques, aux crises de submersion marine liées aux événements climatiques extrêmes (ouragans tropicaux, phases de submersion marine lors des phases de forte houle et de grandes marées). Le changement climatique global se traduit par une élévation du niveau de la mer qui renforce le risque de submersion marine. Les littoraux risquent d'être confrontés à la gestion de crises climatiques de plus en plus nombreuses et de plus en plus intenses. Les différents pays du monde, en fonction de leur niveau de développement et de richesse, auront plus ou moins de facilités à mobiliser les ressources nécessaires pour adapter les installations des régions littorales à ces événements. Les littoraux les plus engagés dans la mondialisation sont situés dans des pays dont les économies permettront de consacrer des ressources à l'adaptation au changement climatique mais l'intensité de l'occupation des littoraux rendra leur protection coûteuse.

Au total, le jury porte un jugement positif sur les copies de la session 2019. Les questions et les sujets de géographie thématique sont traditionnellement assez larges et les copies de cette session ont montré que les candidates et les candidats savent organiser les connaissances et valoriser les exemples appris pour élaborer des réflexions géographiques d'un très bon niveau. Le jury a constaté une capacité déjà très intéressante à articuler les échelles d'analyse, à varier les points du globe étudiés, à identifier des processus de changement. Cela confirme qu'il est possible, dans le temps compact consacré à la géographie en classes préparatoires, d'acquérir les bases du raisonnement géographique.

Série Sciences humaines – spécialité

Lors de la session 2019, le jury a évalué les copies de 1 022 candidats présents. La moyenne générale est de 9,83. L'écart-type s'élève à 3,68. Trois copies de grande qualité ont été valorisées par la note de 20/20. Seules douze copies ont obtenu 2/20 ou moins. Dans le détail, les copies se répartissent comme suit : 10,2% des copies n'ont pas dépassé la note de 5/20 ; 40,6% ont obtenu entre 6/20 et 9/20 ; 38% ont eu entre 10/20 et 14/20 ; et 11,2% ont obtenu au moins 15/20.

L'extrait proposé aux candidats est centré sur Bayeux. Cette sous-préfecture du Calvados se situe à une trentaine de kilomètres au nord-ouest de Caen, dans la région Normandie. Il faut compter deux heures de voiture pour rallier Rouen, la capitale de région, et trois heures pour Paris. Comme le révèle le toponyme de la commune de Port-en-Bessin-Huppain, la petite ville de Bayeux (avec 13 700 habitants) se trouve dans le pays du Bessin, entre le Cotentin à l'ouest et la campagne de Caen à l'Est. Au contact du Bassin parisien et du Massif armoricain, ce pays donne au nord sur la baie de Seine et la Manche. Le document complémentaire propose un extrait du SCAN 100 et une photographie aérienne prise en 1972, ce qui permet non seulement

d'insister par un jeu d'échelles sur l'influence de l'agglomération caennaise mais aussi de caractériser les évolutions urbaines et rurales au cours de la dernière quarantaine d'années.

Bayeux fonctionne comme un pôle local au cœur du bocage normand. On peut se demander si Bayeux a connu une croissance concentrique. Le centre historique est organisé autour d'une rue principale et comprend notamment des vestiges archéologiques et une cathédrale de l'époque médiévale. Quelques formes d'habitat collectif apparaissent, par exemple à l'est. La ville est ceinte par une rocade construite après 1972. L'habitat pavillonnaire s'étend au-delà. Au nord, à Carpi, la présence de la trame viaire et de premières maisons laisse penser que ce développement est encore en cours. Si le centre de Bayeux n'a pas été détruit lors des guerres mondiales, il pouvait faire l'objet d'analyses et d'hypothèses prudentes pour expliquer la structure de sa trame, relativement peu dense et verte, et faisant apparaître un développement irrégulier dans le temps.

Bayeux s'affirme comme un pôle tertiaire local. Deux centres commerciaux témoignent de sa fonction commerciale. La ville joue aussi un rôle dans l'enseignement. En tant que sous-préfecture, elle assure des fonctions administratives. Il s'agit aussi d'une place du tourisme qui attire à la faveur de sa célèbre tapisserie (inscrite au registre Mémoire du monde de l'UNESCO) et de savoir-faire locaux comme la dentelle et la porcelaine. La carte ne mentionne pas moins de trois musées. Des hébergements touristiques dont une auberge de jeunesse s'efforcent de répondre à la demande de logement des visiteurs.

Autour de Bayeux s'étendent des paysages du bocage normand. Ils bénéficient du climat océanique, relativement doux et arrosé toute l'année. Les structures agraires se déploient sur un plateau que drainent de petites rivières et l'Aure, un fleuve côtier, selon une organisation méridienne. Le commandement s'élève à vingt-six mètres entre la vallée de la Drôme et le village de Ranchy. Relativement nombreuses, les haies sont notamment bien visibles sur la photographie aérienne. Les villages restent peu peuplés, comptant de petits bourgs centres, des fermes dispersées et parfois des hameaux. Les vergers comprennent probablement des pommiers dont les fruits sont valorisés dans la production de cidre ou de calvados. Une laiterie d'emprise particulièrement importante est figurée au sud-est de Caen : elle permet de traiter et de transformer le lait issu de l'élevage bovin laitier local en crème normande ou en fromages comme le camembert. En revanche, il paraît abusif de voir un lien entre cette laiterie et le musée du chocolat tout proche. Enfin, des bâtiments de ferme se montrent relativement importants et peuvent être destinés à la stabulation des vaches ou éventuellement à d'autres animaux élevés hors sol.

L'espace cartographié se situe dans l'aire d'influence de l'unité urbaine de Caen (200 000 habitants) et de son aire urbaine (420 000 habitants). La connexion s'avère aisée tant par le rail que par la route. La gare a été construite au sud de la ville et non dans le centre de Bayeux. Elle se trouve sur les lignes de Paris à Cherbourg et de Caen à Rennes : cet axe ferroviaire est important pour l'Ouest français et conforme à la centralité parisienne. La RN13 à quatre voies rayonne également de Paris à Cherbourg et figure parmi les principales routes nationales normandes. Malgré l'absence d'autoroute, cet espace apparaît très bien relié aux autres villes de la région normande et du Bassin parisien.

Les activités se développent au bord des axes routiers. La photographie aérienne peut être utilisée pour développer cette idée. Des zones d'activités et des usines sont aménagées en continuité de la gare mais essentiellement de la route en direction de Caen, ce qui souligne encore le rôle de cette agglomération.

Si le bocage normand véhicule un imaginaire de vaches et de champs complantés de pommiers, les paysages ruraux sont marqués par le remembrement et l'urbanisation. La problématique d'un bocage dans le cadre d'une agriculture intensive et mécanisée pouvait être posée. La campagne de Caen commence à l'est. Un silo se situe à Fontenailles et permet d'envisager la céréaliculture. Le jury a valorisé les copies qui ne se contentent pas d'une description énumérative des figurés représentant le bocage, mais amorcent une réflexion géographique sur la dynamique et les contrastes des structures agraires.

Le littoral n'est mis en valeur que peu intensément. Les paysages sont impressionnants : la côte à falaises présente plus de 60 mètres de commandement et les accumulations sableuses restent rares. Le chaos rocheux de Longues-sur-Mer révèle que ces falaises vives reculent du fait des éboulements et des affaissements. Pouvant atteindre 500 mètres de largeur, le platier rocheux en témoigne également. Lorsqu'il rencontre un escarpement, le cours de l'Aure est marqué par des pertes et une résurgence, ce qui permet de faire l'hypothèse de la présence de calcaire et du modelé karstique (le terme Bajocien vient du nom gallo-romain de Bayeux).

Port-en-Bessin s'affirme comme l'un des principaux ports de pêche normands. Il se caractérise par un site de havre. Les candidats pouvaient repérer sur la carte un bassin à flot ainsi qu'un avant-port qui permet aux bateaux d'attendre l'ouverture de la porte de l'écluse. Port-en-Bessin fait même partie des dix premiers ports de pêche de France. Les produits de la mer (parmi lesquels des poissons et des coquilles Saint-Jacques) sont débarqués et vendus sous la criée. L'ancien sémaphore de Longues-sur-Mer assurait la surveillance de la côte du Bessin. Un faible tirant d'eau n'a pas permis de développer un port de commerce.

Le développement touristique reste également mesuré. Deux campings et un centre de vacances indiquent un tourisme plutôt familial. Port-en-Bessin n'est pas une grande station touristique normande comme Honfleur, Deauville ou Cabourg. Mais les plages du Débarquement sont proches. Le tourisme militaire bénéficie aussi de quelques sites patrimoniaux tels que la tour Vauban et la batterie de Longues. Même si un

lotissement apparaît à l'est de Port-en-Bessin, le développement urbain demeure limité. L'existence de services comme un collège confirme la présence d'une population à l'année.

Qu'il s'agisse de croquis à l'échelle communale ou plus synthétiques, d'organigrammes, de tableaux ou de graphiques, les productions personnelles bonifient la copie. Concernant les illustrations, il importe néanmoins de ne pas oublier leurs attributs (titre, orientation, légende, échelle) et de respecter les règles de la sémiologie graphique (notamment l'emploi des couleurs dites froides et chaudes).

Oral

Commentaire de carte géographique

Lors de la session 2019, le jury a entendu 43 candidats. Les notes varient de 7/20 à 20/20. La moyenne s'établit à 12,63 et l'écart-type à 3,22. En haut de l'échelle de notation, treize candidats ont obtenu une note supérieure ou égale à 15/20.

Le jury prend soin de sélectionner des cartes qui permettent de développer une analyse géographique du territoire non seulement métropolitain mais aussi ultramarin (en se limitant aux départements et régions d'outre-mer). Cette année, les cartes de Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) et de Saint-Denis (La Réunion) ont été choisies.

Comme les années précédentes, le jury a proposé une grande diversité de cartes topographiques à l'examen des candidats. Les feuilles présentaient de grandes villes (Dijon, Limoges, Orléans, Perpignan), des villes moyennes (Aurillac, Châlons-en-Champagne, Epervain, Saint-Malo) et des petites villes (Mende), mais aussi des espaces anciennement industrialisés (Decazeville) et des espaces ruraux (Banon, Etain). Des milieux spécifiques ont été représentés, notamment le littoral (Calvi, Challans, Hyères, Le Mont-Saint-Michel), la montagne (Laruns, Meije, Tignes) ou de grands massifs forestiers (Etain, Forêt de Compiègne). La présence d'une frontière (Huningue) ou d'activités spécifiques (Libourne) a guidé d'autres choix.

Un document complémentaire accompagne systématiquement la carte topographique et ne doit pas être passé sous silence. Chaque année, quelques exemples sont déposés sur le site internet de l'ENS de Lyon. Il peut s'agir d'une autre carte topographique dont l'échelle (en général plus petite) ou la date d'édition (plus ancienne) diffèrent de la feuille principale, d'une photographie aérienne (récente ou non) ou d'une image satellite, d'éléments statistiques à caractère agricole, démographique ou économique, ou encore de tout autre document thématique de nature iconique (carte géologique, photographie prise au sol, croquis, plan, organigramme, affiche, tableau...) ou textuelle (article de presse, extrait d'article scientifique, rapport, littérature, production officielle des collectivités territoriales, des organismes de gestion...). Très peu de candidats ignorent le document d'accompagnement ; la plupart font l'effort de l'intégrer à l'analyse. Si les candidats n'y recourent pas dans leur commentaire, ils peuvent s'attendre à ce que le jury pose des questions à ce sujet lors de l'entretien.

Le jury renouvelle les recommandations habituelles. S'il a bien conscience que le temps de préparation du commentaire reste court, il apprécie néanmoins tout effort du candidat visant à problématiser son commentaire. Les principaux enjeux variant d'une feuille à l'autre, la problématique permet de sélectionner l'information la plus pertinente et de structurer le commentaire. Le problème spatial majeur doit servir de fil directeur. Les problématiques stéréotypées du genre « Dans quelle mesure cette carte démontre que... » sont rarement convaincantes et occultent souvent les caractéristiques spécifiques de l'espace proposé à l'étude. Certains plans très binaires (littoral/arrière-pays, ville/campagne, activités traditionnelles/renouveau économique) ou les plans centrés sur les secteurs économiques (primaire, secondaire et tertiaire) semblent souvent interchangeables et paraissent procéder d'une problématique superficielle. Lorsqu'un plan régional est proposé, il importe de mettre en relation les différentes parties de la carte. Plus généralement, le contenu doit être conforme et à la hauteur de ce qu'annonce l'introduction.

Le jury évalue l'ensemble de la prestation orale, non seulement le commentaire de carte mais aussi l'entretien au cours duquel le candidat doit rester mobilisé pour interagir efficacement avec le jury. Cet entretien n'est pas l'occasion de piéger le candidat. Bien au contraire, il s'agit souvent de reformuler une idée en utilisant le vocabulaire géographique le plus adéquat ou d'aborder un aspect négligé ou oublié pendant le commentaire.

Le jury fait plus particulièrement attention à quelques critères d'évaluation. En premier lieu, il importe de contextualiser correctement la carte topographique. Dans la salle de préparation, des dictionnaires, des atlas, une carte routière (IGN) de France au 1/1 000 000 et une carte géologique (BRGM) de France à la même échelle sont mis à disposition. Dans la salle de passage, les candidats retrouvent ces cartes routière et géologique. Or trop rares sont ceux qui les utilisent pour resituer leur feuille dans un espace plus vaste et en comprendre la situation géographique : la localisation de la carte dans le contexte morpho-structural, par

rapport aux agglomérations voisines et aux grands axes de communication ou encore à l'égard des entités administratives, donne souvent les clés de la problématique de l'espace à étudier.

Le placage maladroit d'éléments vus en cours altère la qualité du commentaire qui reste alors trop distant de la carte. Les candidats qui font l'effort de partir de l'observation des spécificités de la carte et qui montrent par des gestes précis ce qu'ils ont observé sont récompensés. Dans le même temps, il faut néanmoins prendre garde à la surinterprétation de certains éléments cartographiés qui donne lieu parfois à des commentaires manquant de nuance. Certes l'étude de la toponymie permet de préciser la nature des formations végétales ou des plantes cultivées, mais aussi de dater certains quartiers et de mettre leur forme en relation avec leur époque de construction. Mais la toponymie doit être utilisée avec précaution. Par exemple, la mention de bergeries ne témoigne pas nécessairement de l'omniprésence de l'élevage ovin. De plus, les auberges de jeunesse ne disent rien de la jeunesse de la population. La présence de cimetières n'est pas forcément un signe de vieillissement. Les églises ne constituent pas autant d'indices d'une croyance religieuse. De même, les interprétations relatives au dépérissement et au dynamisme du territoire appellent de la prudence.

L'ensemble des recommandations des années précédentes reste d'actualité. Enumérer n'est pas commenter ; classer ou décrire n'est pas analyser, même si ces étapes peuvent demeurer nécessaires lors de la préparation du commentaire. Un géographe explique la répartition des phénomènes et leurs dynamiques.

Cette année, le jury attire particulièrement l'attention sur quelques points de lecture de certaines cartes :

- Certaines cartes requièrent l'usage d'un vocabulaire spécifique. Les termes géographiques doivent être utilisés avec la plus grande précision. Par exemple, la banlieue et le périurbain gagnent à être clairement distingués. De même, les espaces verts et les forêts, les migrations et les mobilités, le tourisme et les loisirs, la côte et le littoral, l'arboriculture et le maraîchage, remembrement et débocagisation ne sont pas des synonymes.
- Les notions utilisées méritent d'être définies, qu'il s'agisse de termes topographiques (estran, lit mineur et lit majeur, plateau et plaine), d'objets géographiques (les villes petites, moyennes ou grandes), de dispositifs techniques (bassin à flot et bassin à marée) ou de phénomènes géographiques (mitage, mobilité pendulaire). Le recours à la notion de montagne doit aussi être justifié.
- Ce qui relève de la géographie des environnements ne doit pas être négligé. Des connaissances sur la répartition des principaux types de structures géologiques en France sont toujours de mise. Certains candidats n'ont que de vagues notions du climat de la France métropolitaine et d'outre-mer, de la pluviométrie annuelle moyenne, des grands types de régimes pluvieux ou encore de la couverture végétale de la France. A plus grande échelle, lorsque la carte s'y prête, les candidats doivent montrer quelques réflexes de questionnement géographique concernant l'exposition des versants, l'étagement en montagne, les marées, la dérive littorale, l'érosion des côtes, la gestion de l'eau dans les vallées... Pour autant, il est malvenu de cantonner ces éléments de géographie physique dans des développements longs et systématiques : ils ne prennent leur sens que dans l'articulation avec une dimension paysagère marquante (une reculée par exemple), une production agricole spécifique (le vignoble par exemple), une contrainte topographique majeure (goulet d'étranglement entre autres), etc.
- Le jury invite les candidats à prendre un peu de recul sur ce qui leur semble sauvage (un cadre ou un espace montagnard ou littoral), pittoresque (une petite ville ou des prairies) ou encore authentique (un paysage, une identité). Ces adjectifs ne désignent pas le propre d'un lieu ou d'un objet, mais révèlent un point de vue et un discours qui peut les réduire au statut de spectacle ou de marchandise.
- Les développements exclusivement descriptifs et accumulatifs doivent être évités. Le tourisme ou l'offre éducative font ainsi parfois l'objet d'un inventaire dépourvu de plus-value intellectuelle.
- Les éléments historiques sont appréciés lorsqu'ils sont bien amenés et apportent un éclairage utile sur l'espace cartographié. Mais c'est rarement une bonne idée de démarrer son développement avec une partie historique.
- Le jury apprécie tout effort pour mesurer les phénomènes décrits (densité de population, emprise au sol d'une activité, dimension d'une infrastructure).
- Lorsqu'une carte ancienne accompagne le sujet, il importe de ne pas confondre le type de la carte (par exemple type 1922) et la date de sa mise à jour, en général sensiblement plus récente.
- Le jury rappelle enfin que les candidats doivent être vigilants sur les abréviations portées sur les cartes, qui peuvent être source d'erreurs grossières.

La plupart des candidats se présentent bien préparés à l'épreuve et montrent une réelle maîtrise de l'exercice oral. Cette année, le jury a eu la satisfaction d'entendre d'excellentes prestations. Ces candidats ont su adopter une posture d'enseignant en posant clairement leur voix, en occupant raisonnablement l'espace de la salle de passage, en s'appuyant sur l'ensemble des documents pédagogiques disponibles, en témoignant d'une bonne gestion de leur temps et en restant mobilisés lors des questions, auxquelles ils ont répondu de façon précise et concise.