

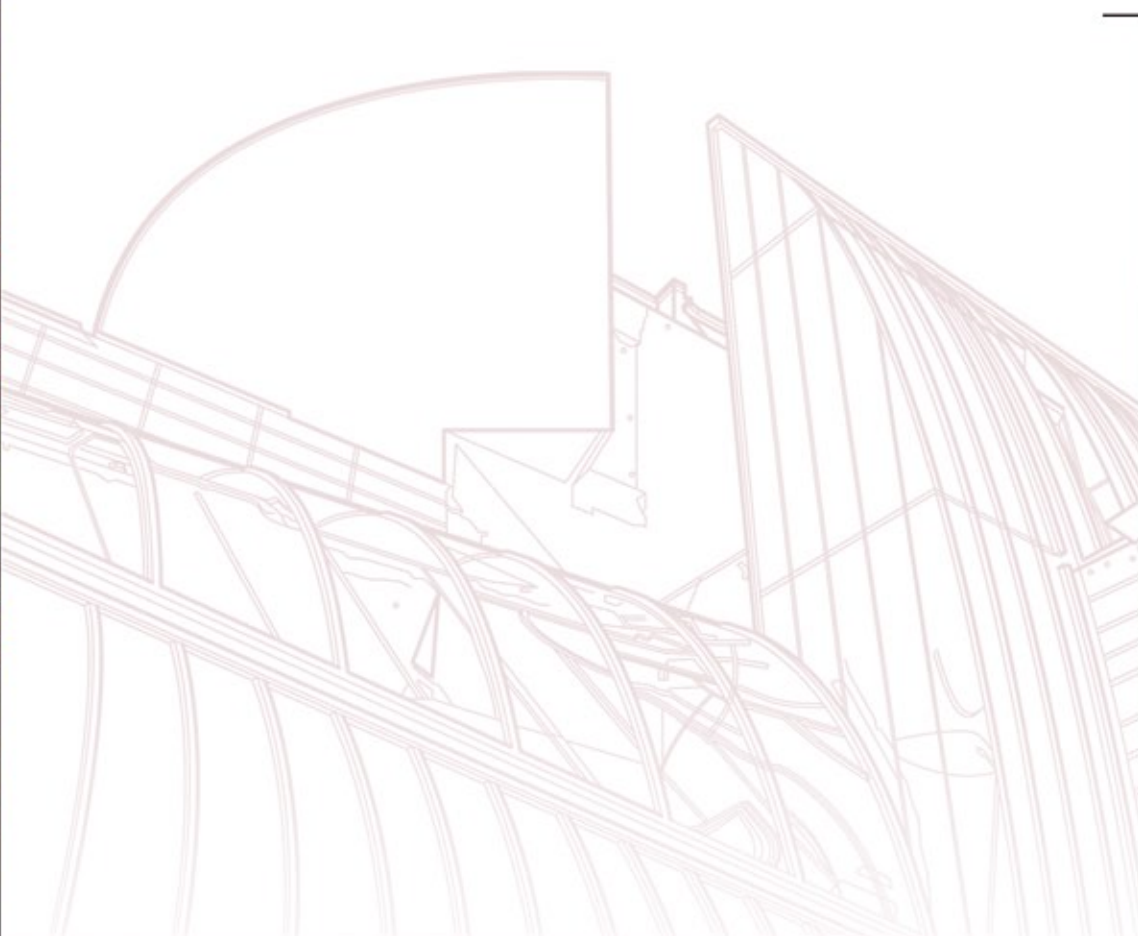
# Ecole normale supérieure

## Lettres et Sciences humaines

érudition, création, diffusion des savoirs

# Concours d'entrée

# Rapport 2006



15 parvis René-Descartes  
BP 7000, 69342 Lyon cedex 07  
Tél. +33 (0)4 37 37 60 00  
Fax +33 (0)4 37 37 60 60

[www.ens-lsh.fr](http://www.ens-lsh.fr)  
rubrique Admissions

Sujet : Pôles, flux et réseaux dans l'organisation de l'espace baltique

La session 2006 de l'épreuve de géographie tronc commun a été moins bonne que les années précédentes et le jury espère que ce n'est là qu'un phénomène épisodique. Néanmoins, si la moyenne est inférieure à celle des années précédentes, elle demeure correcte : elle atteint 8,26 dans la série Sciences humaines, 8,27 en Langues et 8,24 en Lettres et Art. Le jury tient à utiliser toute la gamme des notes de 0 à 20 et a lu avec plaisir de fort bonnes copies : toutes séries confondues, 141 ont obtenu 15 ou plus (199 en 2005).

Le sujet permettait d'embrasser de vastes perspectives et des problématiques très actuelles. Il s'appuyait sur des notions courantes de la géographie, correspondant aux programmes de l'enseignement secondaire. En outre, il plaçait l'espace maritime de la mer Baltique au cœur de la réflexion, en cohérence avec la question du programme. La difficulté consistait principalement à bâtir une problématique offrant une mise en perspective *croisée* des différents termes du sujet au sein de l'espace baltique.

Les introductions, décisives pour la suite du devoir, ont bien souvent posé problème. Rappelons la nécessité de construire une introduction solidement charpentée : définir les termes du sujet, indiquer que l'on va effectivement tenir compte (dans le cas de ce sujet particulièrement) des interactions entre les pôles, réseaux et flux, s'interroger sur les limites de l'espace baltique, poser une problématique comme un véritable fil directeur et annoncer le plan. C'est classique, mais trop de candidats ne l'ont pas fait. La problématique se présente beaucoup trop souvent sous la forme d'une véritable rafale de questions juxtaposées, perdant ainsi toute efficacité, toute force de structuration du devoir. Il serait bon de rappeler qu'une bonne problématique gagne à être formulée de manière synthétique et suffisamment large pour dégager l'enjeu du sujet, plutôt que de se noyer dans une série de questions bien trop étroites et précises. C'est à ce prix qu'elle pourra constituer le véritable fil conducteur d'une solide démonstration.

On aimerait aussi en introduction des choses simples : expliquer que la Baltique est un espace maritime, sauf à ses marges, et non un espace "terrestre" et que les problèmes de pôles, de flux et de réseaux s'y posent donc de manière spécifique. Cela peut permettre aussi de s'interroger sur la pertinence de cet espace, ce que ne font pas tous les candidats.

Les termes du sujet demandaient évidemment à être définis. Sans revenir à des notions de base, rappelons simplement :

- que les pôles ne se limitent pas aux pôles urbains (dont il faut par ailleurs mesurer la taille et l'aire d'influence). Nous avons valorisé les copies qui distinguaient différents niveaux géographiques de polarisation. Par exemple, la polarisation à un niveau macro de régions/pays qui ont regardé vers Moscou, vers l'Europe de l'Ouest. De bonnes copies se sont ainsi interrogées sur les lieux « donneur d'ordre » dont dépendent aujourd'hui les espaces de la Baltique (rôle de Berlin, de Moscou, de Londres... dans les émissions d'IDE par exemple). De même et à une autre échelle, la polarisation des hommes et des activités sur les littoraux a été souvent utilisée à bon escient. D'autres échelles étaient pertinentes dans l'analyse : rôle des ports, des grandes villes, sièges décisionnels, lieux émetteurs et récepteurs d'IDE.

- L'ordre de grandeur des flux devait être indiqué et sa signification comprise : la Baltique est un espace de flux intenses à l'échelle mondiale. La nature de ces flux devait être décrite : il fallait considérer à la fois les flux matériels (population, migrations permanentes ou temporaires ; flux de marchandises et d'énergies ; tourisme) et les flux immatériels (capitaux, informations). Les flux marchands ont été trop souvent oubliés alors qu'ils forment la base des

échanges. En revanche, un catalogue de toutes les formes de migrations, exode rural compris, manquait de pertinence.

- Concernant les réseaux, il fallait au minimum, présenter les problématiques propres aux réseaux matériels : aménagement routier et ouvrages d'art, réseaux de transports maritime, bacs de cabotage, développement récent des réseaux autoroutiers et ferroviaires, importance des réseaux aériens et de leurs *hubs* (Copenhague) favorisant l'intégration de la région. En outre, et il fallait aborder la structure des réseaux urbains, ce qui fut généralement mal vu : les évolutions géopolitiques contribuent-elles à une mise en réseau des relations entre les villes autour d'un pôle unique, ou s'agit-il plutôt d'une région polycentrique ? Comment se structure le réseau entre les littoraux – vecteur d'intégration – et les hinterland ? Les marges sont-elles progressivement intégrées ? Enfin, des réseaux institutionnels pouvaient être mis en évidence, et ils sont nombreux. Réseaux de coopération et avatars de la Ligue Hanséatique, mettant en rapport différents acteurs, à différentes échelles : Union des Villes Baltiques, Conseil des Etats de la Baltique, divers programmes de développement touristique et d'infrastructures transfrontalières... Cela a plutôt été bien abordé par les candidats.

- La notion d'organisation de l'espace a curieusement été peu abordée par les candidats à l'exception des bonnes copies.

Les bonnes introductions ont su contextualiser. Il fallait rappeler que la croissance des flux a lieu dans un contexte de mondialisation (un terme à utiliser de manière scientifique et non idéologique), de la fin de la Guerre froide (1989) et de la chute de l'URSS (1991), de la construction et des élargissements de l'Union européenne. En effet, la définition et la situation de l'espace baltique doivent d'abord être mises en perspective en fonction des déplacements du centre de gravité européen : la barrière Est-Ouest avait renforcé le caractère périphérique, d'un nord de l'Europe qui s'apparentait à une périphérie de l'Europe occidentale. Les changements post-1989 ont ouvert de nouvelles perspectives : Pays baltes, Pologne, pays du Norden se sont trouvés dans un réseau d'échanges intenses, ce qui amène à reconsidérer leur position, beaucoup moins périphérique en Europe.

Ces réflexions et définitions préalables permettaient la construction d'une problématique. On pouvait aborder le sujet comme traitant d'un ensemble au cœur des bouleversements européens contemporains, où la question de l'intégration régionale de l'espace baltique est centrale. Une autre perspective possible consistait à s'interroger sur l'existence, la pertinence, la construction de cet « espace baltique ». Le jury a également apprécié les copies centrées sur leur réflexion sur les recompositions territoriales à différentes échelles et leur structuration par les pôles, flux et réseaux. (idée d'espace en émergence, différenciation centres/périphéries...). La variété des problématiques possibles a conduit les candidats à proposer des plans très divers ; le jury les a appréciés dès qu'ils étaient cohérents.

Le jury a particulièrement apprécié les copies qui savaient varier les échelles de l'analyse, décrire des formes et mesurer des phénomènes. La précision des exemples couplée à la mobilisation de notions géographiques pertinentes (centre / périphérie, intégration, différenciation spatiale...) ont donné lieu à de bons paragraphes, démonstratifs et efficaces. Il n'est donc pas nécessaire de jeter sur le papier des connaissances foisonnantes et inorganisées sur plus d'une quinzaine de pages, bien au contraire : le jury évalue une démonstration et une démarche géographique. Pour cela, un paragraphe bien construit, autour d'une idée structurante et d'un exemple précis et pertinent, permet de faire avancer la démonstration.

Beaucoup de candidats ont envisagé une typologie des espaces autour de la mer Baltique en troisième partie : celle-ci n'était pas absolument nécessaire surtout quand elle ne consistait qu'à juxtaposer deux ou trois exemples sans établir de liens entre eux. Nous pouvons malheureusement reprendre le rapport 2005 sur cette question, aucun progrès n'ayant été constaté : « Le jury tient à rappeler ici que, comme les années précédentes, la notion même de typologie pose un véritable problème à beaucoup de candidats qui ne l'ont pas véritablement comprise. Les critères de la typologie ne sont que très rarement posés, et, quand ils le sont, ne sont pas forcément repris pour l'élaboration de « types » d'espaces. La confusion la plus fréquente est de prendre pour typologie une partie non problématisée, juxtaposant des études de cas sans que leur représentativité soit abordée. Un travail de fond doit être entrepris ici, dans la mesure où tenter une telle « typologie » incompréhensible dessert les candidats. ». Plus encore, nous avons constaté l'apparition de l'expression « étude de cas », mal comprise et mal utilisée : il s'agit de descriptions juxtaposées d'organisations spatiales nationales, hors de toute problématique et de progression de l'argumentation.

Un tel sujet devait amener à s'interroger sur l'introduction de la dimension historique dans le raisonnement géographique. Le jury a pu constater que dans maintes copies, l'histoire était très mal utilisée car envisagée comme une sorte de passage obligé développé dans une première partie avant d'en arriver à la situation actuelle. La notion d'héritage pouvait être mobilisée à cet effet pour évoquer les conséquences spatiales contemporaines de la scission entre blocs. Par exemple trop peu de candidats ont clairement perçu l'impact économique des modèles de développement mis en œuvre de part et d'autre du « rideau de fer », à savoir les inégalités entre Est et Ouest qui expliquent pourtant en grande partie les flux et réseaux actuels. À propos de l'histoire, on lit des choses sur les Vikings puis sur la Hanse, puis sur la période contemporaine (après 1945), mais souvent rien entre les deux. Peu de candidats se rappellent que Saint-Pétersbourg a été capitale de la Russie pendant deux siècles. Très peu de candidats notent qu'en 1913, il n'y avait que quatre États riverains (Danemark, Suède, Russie, Allemagne) ; très peu semblent savoir que les pays baltes, la Finlande et la Pologne naissent après la guerre de 1914-1918 (tout cela a pourtant une importance pour le sujet, par exemple la création du port de Gdynia), que les frontières de la Pologne ont changé en 1945 (par exemple plusieurs candidats évoquent l'Eurorégion de la Poméranie mais semblent ignorer que sa création a été facilitée par le fait que la Poméranie était entièrement allemande avant 1945). Et cela, sans parler de ceux qui, entre 1945 et 1991, confondent le sort des démocraties populaires et celui des pays baltes réintégrés à l'URSS. L'origine de l'enclave-exclave de Kaliningrad n'est jamais signalée. La place de la Finlande pendant la Guerre froide est souvent mal comprise. Même des éléments acquis dans le secondaire tels que l'histoire de la Guerre froide sont oubliés : la culture générale est indispensable pour éviter les erreurs grossières, sanctionnées par le jury. Il n'est pas acceptable d'entendre évoquer le « mur de fer », et, pire encore, de ne pas localiser correctement le rideau de fer sur le fond de carte. De même, le jury déplore la méconnaissance des pays membres de l'Union européenne : la Norvège n'appartient pas à l'UE ; par contre, des pays comme la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, la République tchèque et la Slovaquie, apparaissant sur le fond de carte, n'ont parfois pas été inclus graphiquement dans l'Union... Enfin, la chronologie des différents élargissements de l'UE est rarement maîtrisée. Plus globalement, on rappelle qu'Europe et Union européenne ne sont pas synonymes !

À propos de la géographie physique, il faut évoquer le gel hivernal de la mer dans les golfes de Botnie, de Finlande et de Riga, ainsi que celui des fleuves débouchant dans la Baltique avec les conséquences pour la navigation. D'autres éléments pertinents comme les écueils ou la faible profondeur, pouvaient être mentionnés, sous le mode de la contrainte maîtrisée. En revanche une présentation générale de géomorphologie et/ou de climatologie de la région n'avait pas lieu d'être. Par ailleurs, nombreux sont ceux qui confondent le déterminisme (un mode de causalité) et le déterminisme naturel (les éléments du milieu naturel déterminent l'organisation de l'espace).

Le jury a particulièrement pénalisé un certain nombre d'erreurs. Certains candidats, ayant mal défini les termes du sujet, n'ont pas travaillé les rapports dialectiques entre pôles, flux et réseaux, quand ils n'oubliaient pas l'un des termes. D'autres ont « plaqué » des éléments de cours ou de corrigé sur « les échanges », « les villes de l'espace baltique », « vides et pleins » ou encore « unité et diversité de l'espace baltique », sans jamais traiter le sujet proposé. Des notions géographiques sont toujours mal maîtrisées : macrocéphalie, métropolisation, modèle ont donné lieu à des contresens. Enfin, certains candidats ont joué les « apprentis-stratèges », confondant scénarii probables de développement et prospective territoriale normative, menaçant l'espace baltique de déclin rapide s'il ne se conformait pas à leurs injonctions. Enfin, le jury a été surpris des confusions rencontrées sur les points cardinaux (les pays baltes localisés sur la rive sud de la Baltique !) et sur l'usage des termes Nord /Sud, Est/Ouest ayant pourtant une signification précise en géographie.

Par ailleurs, le jury a été sévère avec les candidats prônant l'homogénéité spatiale ou l'équilibre territorial. Ces discours normatifs et non justifiés occultent d'une part les différences existantes entre les pays (niveau de richesse, rayonnement, « grands » et « petits » pays dont l'importance et donc le poids à attribuer dans le devoir est à prendre en compte). Ainsi, la place de l'Allemagne, puissance mondiale, dans l'espace baltique, a rarement été appréciée à sa juste valeur. D'autre part, raisonner en termes d'équilibre efface les dynamiques spatiales, les recompositions territoriales et la notion géographique de différenciation des espaces – particulièrement importante ici.

Les productions cartographiques proposées dans les copies présentent une grande hétérogénéité dans la qualité de leur production. Mais près d'un quart des copies ne propose aucune production graphique, ce qu'il faut déplorer lorsque l'on sait que celles-ci, si elles sont pertinentes, peuvent faire gagner plusieurs points dans l'évaluation finale.

Pour que cela soit le cas, il convient néanmoins de respecter les principes élémentaires de la cartographie : l'échelle graphique, l'orientation, ainsi que le cadre étaient donnés cette année avec le fond de carte. Il n'en demeure pas moins qu'une carte doit également comporter obligatoirement un titre, si possible problématisé et non repris in extenso en fonction du sujet qui était donné. Par ailleurs, la légende doit pouvoir se lire en même temps que le croquis. Il n'est donc pas souhaitable de la placer au dos de celui-ci. Le mieux est de la placer sur une copie. Toute carte comporte enfin des indications toponymiques, qui doivent être construites et hiérarchisées elles aussi en fonction du sujet : on peut nommer, et de façon plus lisible, les principaux pôles régionaux de l'espace baltique, plutôt que les fleuves, ou les villes secondaires, quand ce sont d'abord ces pôles que l'on souhaite mettre en évidence.

Ces principes valent aussi pour les croquis, souvent de taille plus réduite, qui sont insérés dans la dissertation. Or, les croquis de ce type qui comportaient une échelle et une orientation constituaient de très rares exceptions.

Au delà de ces conventions qui demeurent la base de ce que doit maîtriser un élève du secondaire, il faut aussi rappeler qu'une production cartographique, pour être intéressante, ne peut se contenter d'être une simple illustration du propos. Un croquis, un schéma se doivent avant tout d'être démonstratifs et réclament pour cela des choix graphiques qui sont d'abord une question de bon sens : un espace secondaire dans l'organisation de l'espace baltique ne peut apparaître en rouge qui est une couleur chaude, attractive, qui souligne l'importance ou le dynamisme d'un phénomène. Pour la même raison, les espaces de l'eau ne sont pas forcément en bleu (couleur froide) quand ils sont au contraire des éléments centraux dans l'organisation des territoires. Si les couleurs définissent des hiérarchies, la taille des objets est elle aussi déterminante : un flux secondaire est moins épais dans son trait qu'un flux principal, un pôle important ne peut correspondre à un point de moins d'un millimètre de diamètre comme cela apparaissait souvent sur les productions.

Il convient donc pour cette raison de se munir du matériel adéquat, sans pour autant se commettre dans un suréquipement inutile : 5 couleurs et deux tailles de traits suffisent. On rappellera au passage que l'utilisation du crayon à papier et du stylo-bille se traduit souvent par des productions peu soignées et que le feutre fluo, quelle que soit sa couleur, rend illisible les autres couleurs du croquis, tant il attire l'œil et nuit à la lecture de l'ensemble du graphe.

Il faut souligner cependant que beaucoup de légendes étaient correctement construites, selon un plan ordonné, et comportant des parties lisibles, qui par leur titre exprimaient des idées précises sur le sujet donné. Les données y étaient classées, hiérarchisées en cohérence avec la problématique. Mais la valeur d'un croquis se juge d'abord par la lisibilité des signes choisis, et par la visibilité des phénomènes évoqués conformément à ce qui est avancé dans la dissertation, ou mieux encore, pour compléter l'approche géographique, spatialisée de la question. Cette visibilité démonstrative réclame donc des choix graphiques judicieux, des associations de signes réfléchies, construisant des formes spatiales clairement identifiables et en rapport avec le sujet. Enfin, les illustrations (croquis de synthèse ou au fil du texte) doivent être appelées, commentées, utilisées dans le texte du devoir.

Cette maîtrise d'une cartographie qui démontre plus qu'elle n'illustre ne peut évidemment s'acquérir que par une pratique régulière tout au long de l'année de préparation au concours, et mieux encore, en première année, dans le prolongement d'un exercice qui fait partie des épreuves du baccalauréat en Histoire-Géographie. Il n'est donc pas acceptable que cette pratique n'apparaisse pas dans les copies de géographie de ce concours.

De manière générale, sur un sujet de géographie régionale, il faut inviter les candidats à réfléchir davantage en termes de système, tenant compte de l'enchevêtrement des facteurs d'explication de géographie physique, géopolitiques, géoéconomiques, plutôt que de privilégier dans la copie un seul aspect forcément réducteur.

## Série sciences humaines - Commentaire de carte géographique

L'épreuve d'option géographie portait cette année sur la carte topographique au 1/ 50 000 de Douai, accompagnée d'une édition ancienne. Le nombre de candidats ayant composé est de 747 (contre 654 en 2005). La moyenne de l'épreuve est de 7,9 (moyenne en 2005 : 8,2). La note la plus basse est 02 (attribuée 39 fois), la note maximum 19 (attribuée 4 fois). Un peu moins du quart des candidats a obtenu une note inférieure à 05, près d'un tiers a eu une note égale ou supérieure à 10, et parmi ceux-ci 40 candidats ont obtenu des notes comprises entre 16 et 19.

La carte de Douai faisait figure de grand classique aux yeux du jury, toutefois cela n'a pas été perceptible à la lecture des copies. Un nombre non négligeable de candidats n'a jamais fait référence à la mine, au bassin houiller ni au rôle du charbon dans la géographie urbaine, industrielle et mentale du Nord, et la thématique des vieilles régions industrielles n'a pas été utilisée comme clé de lecture dans un grand nombre de copies. Si ce nombre important de copies à côté du sujet trahit l'absence du minimum de connaissances requis en géographie régionale pour analyser des phénomènes et décrypter des dynamiques spatiales représentés sur une carte, il souligne aussi que pour les générations actuelles l'industrie extractive et le paysage engendré par la mine appartiennent au passé et font figure de connaissances livresques – lorsqu'elles existent. La logique de l'industrie extractive semblait rarement claire dans l'esprit des candidats et a souvent été confondue avec les industries d'aval. L'absence de familiarité avec ce milieu apparaissait nettement dans la maîtrise approximative du vocabulaire ayant trait à la mine, le terme de « miniers » revenant à de nombreuses reprises<sup>1</sup>.

Le jury attendait des candidats qu'ils repèrent et explicitent un certain nombre d'éléments, en premier lieu ceux entrant dans les logiques d'organisation et de mutation d'une vieille région industrielle. Les spécificités du paysage industriel et urbain du bassin houiller devaient être restituées, en soulignant à la fois les traces fossiles et les héritages de l'ancienne organisation d'un pays noir, ce qui nécessitait une lecture fine (organisation autour des puits de mine, nébuleuse urbaine construite à partir des cités minières, rôle de la voie ferrée, rareté des terrils, carence des services) ainsi que les mutations spatiales et économiques visibles sur la carte qui traduisaient les tentatives d'ajustement à de nouvelles logiques (reconversion industrielle, tertiarisation, substitution dans les modes de transport, différenciation dans les modalités de croissance urbaine).

L'édition ancienne a rarement été exploitée au maximum (notamment en ce qui concerne l'organisation d'un pays noir). En outre, nombre de copies l'ont pris comme un point de départ alors qu'il fallait la voir comme l'expression de l'aboutissement de processus développés depuis plus d'un siècle qui, bien qu'ayant profondément marqué un territoire, deviennent caducs en l'espace de quelques décennies.

L'analyse comparative des deux éditions devait conduire les candidats à expliquer l'organisation d'un bassin houiller et à souligner les marques de la crise industrielle qui touche la région à partir des années 1960, en montrant à la fois l'effacement des composantes du paysage minier (fermeture des mines, démantèlement du réseau ferré, développement de friches industrielles) et les héritages de cette logique spatiale qui perdurent dans le paysage actuel. Un gradient de ces traces pouvait être dressé en fonction de leur plus ou moins grande visibilité : la fossilisation de cette ancienne organisation spatiale allant de la simple mention dans la toponymie (« ancienne fosse ») à la conservation des coronas en passant par des marqueurs plus discrets comme les remblais des voies ferrées ou les plans d'eau.

L'édition ancienne invitait aussi à souligner, de manière précise, les formes de la reconversion. Si la plupart des candidats ont su voir les dynamiques de reconversion économique en notant en particulier l'implantation de l'importante usine Renault, ils ont rarement lié cette localisation à la politique de décentralisation industrielle. De même, la tertiarisation du tissu économique local n'a pas toujours été soulignée avec la vigueur requise et replacée dans la perspective du déficit d'équipements tertiaires propre à ces nébuleuses urbaines. Enfin, les dynamiques d'évolution des paysages urbains ont été très rarement étudiées de manière fine. Différentes logiques apparaissaient pourtant sur la carte. Une typologie des formes d'évolution pouvait être dressée selon le degré de radicalité des transformations : certaines cités ont fait

---

<sup>1</sup> Outre les ouvrages de géographie régionale, le jury ne saurait trop encourager les candidats à développer une familiarité avec les spécificités régionales – passées ou présentes – de la France à travers la littérature, les candidats ayant lu *Germinal* apparaissant beaucoup plus à l'aise dans la compréhension de l'organisation d'un carreau de mine et d'une cité minière que les autres.

l'objet d'une rénovation brutale appliquant le principe de destruction / reconstruction (La Ferronière, Cité de Montigny), d'autres, en ouvrant la trame viaire, ont cherché à réaliser un travail de suture entre les différents quartiers de la nébuleuse urbaine (Guesnain), enfin, dans certains cas (Montigny-en-Ostrevent) une centralité a été créée de toutes pièces entre deux cités et l'ancien noyau villageois avec l'implantation d'équipements tertiaires et des services bancaux qui faisaient défaut. Le développement de stratégies patrimoniales pouvait également être souligné avec la création d'un musée de la mine sur l'emplacement d'une ancienne fosse et la création d'un Parc Naturel Régional.

Plus classiquement, les deux éditions permettaient aussi de dégager les grandes évolutions démographiques concernant Douai, les noyaux urbains du bassin houiller et les villages environnants.

Comme toujours, différents plans étaient possibles, mais on pouvait efficacement organiser son commentaire et analyser les différents éléments de la carte en montrant tout d'abord que l'on se situait dans un paysage typique du Nord de la France avec le paysage d'openfield et de grande culture des collines de l'Artois, qui entrait en contact avec une zone urbaine de forte densité, alignée selon l'axe du bassin houiller qui prend en écharpe la région du Nord-Pas de Calais. On pouvait ensuite étudier les traces et les héritages de l'exploitation du bassin houiller en soulignant les caractéristiques du paysage urbain et industriel né de la mine, puis dans un dernier temps étudier les différentes voies de la reconversion et les mutations (économique, urbaine et paysagère) liées à de nouvelles logiques d'aménagement, en terminant par l'étude de la ville de Douai et des évolutions économiques et urbaines qui l'affectent.

Les copies les plus sévèrement notées sont celles trahissant une méconnaissance totale du contexte thématique et géographique et qui sont donc passées à côté du thème principal. D'autres erreurs sanctionnées font partie de défauts plus récurrents : le thème des transports notamment est souvent mal traité. Il fait, dans bon nombre de copies, l'objet d'un développement en soi, énumératif, déconnecté du reste du commentaire, faisant figure de « cerise sur le gâteau » et attribuant aux transports une sorte de pouvoir magique sur le développement économique local. Sur cette carte, il était fondamental de souligner la superposition de différentes générations de transport et de les relier aux diverses logiques industrielles en montrant les synergies établies entre les entreprises et certains axes de transports.

D'une manière générale, les copies qui se contentent de dresser un catalogue énumératif d'éléments repérés sur la carte en égrenant les « il y a » et qui ne rendent pas compte des logiques spatiales à l'œuvre ne peuvent pas être bien évaluées même si le candidat pense « avoir tout dit ». Le jury attend des candidats qu'ils hiérarchisent leurs idées en faisant nettement la distinction entre l'essentiel et l'accessoire, ce qui revient à dégager la ou les spécificités géographiques de l'espace analysé. Ce n'est pas au correcteur de choisir et d'affecter le bon coefficient de pondération aux diverses thématiques évoquées. Cela implique une certaine prise de risque de la part du candidat, qui reste très limitée si elle s'appuie sur des connaissances solides en géographie régionale. Enfin, le candidat doit éviter de plaquer des raisonnements pré-pensés mais toujours partir de la carte pour en souligner l'originalité et voir dans quelle mesure celle-ci offre des distorsions par rapport à un modèle théorisé. Ainsi, sur cette carte, la spécificité morphologique de Douai devait être soulignée plutôt que de la rattacher à un modèle standard de développement urbain. Il était difficile, comme ont cherché à le démontrer de nombreux candidats, de voir dans le tissu urbain de Douai « un plan radio-concentrique, un centre ancien, des faubourgs et des banlieues » comme dans « de nombreuses autres villes ».

Plus ponctuellement, les autres erreurs sanctionnées relèvent d'approximations dans le vocabulaire, voire de confusions révélatrices de bases fragiles (le toponyme de « cité » a souvent été compris dans le sens de celui attribué aux réalisations architecturales des années 1960). Le jury invite aussi les candidats à se méfier des « pièges toponymiques » (« la montagne », « les crêts », « marais aux vaches », « la vigne ») et à ne pas fonder leur raisonnement sur la seule exploitation des toponymes. Enfin, l'exercice du commentaire de carte ne doit pas se faire en rupture avec l'expérience concrète et quotidienne de l'espace, rupture qui conduit souvent à des raisonnements douteux (« les villages tas répondent bien aux lois mathématiques du hasard avec leur répartition uniforme ») ou à des remarques dénuées de tout bon sens : de longues explications pour déplorer que l'autoroute ne passe pas au centre de Douai ou pour montrer que « les villages essaient de se rapprocher des axes de communication » ont du mal à convaincre le correcteur du handicap que cela constitue ou de l'originalité de ce type de localisation.

Au final, le commentaire de cette carte requérait la mise en œuvre de la double qualité attendue des candidats par le jury : à savoir une lecture fine et dans le détail de la carte pour identifier et analyser différents phénomènes (notamment ici la présence des anciens puits de mine), alliée à des connaissances en géographie régionale qui permettent de resituer la carte dans un contexte physique et thématique, d'être sur la piste des grandes évolutions d'une région et de donner sens aux éléments repérés sur la carte en évitant le

catalogue descriptif. Ici, un minimum de connaissances sur la région Nord-Pas-de Calais et l'espace industriel français (crise et reconversion des anciens bassins miniers, littoralisation de l'industrie lourde, création des zones industrialo-portuaires, politiques de décentralisation industrielle) permettait de cerner le thème essentiel et d'expliquer un certain nombre de phénomènes constatés sur la carte. Ainsi des connaissances sur les caractères démographiques du Nord permettaient d'expliquer les fortes densités ; plus pointu, la localisation précise de Douai dans le bassin houiller pouvait permettre d'expliquer la rareté des terrils dans ce pays noir – liée à la faible profondeur des veines de charbon et donc à l'importance moindre des déchets d'extraction.

Les copies valorisées ont donc été celles qui montraient une lecture fine des éléments de la carte alliée à un travail de longue haleine en géographie régionale, indispensable pour produire un commentaire analytique et pas seulement un catalogue descriptif.

## Oral

### Série sciences humaines

Le jury a entendu 50 candidats en 2006. La moyenne est cette année à 10,8/20 contre 9,5/20 en 2005. La médiane est à 11. 20 candidats ont obtenu une note égale ou supérieure à 13/20. A l'opposé seulement 3 candidats ont été notés en dessous de 6/20. En revanche, le nombre de très bons exposés a légèrement diminué : 8 commentaires ont obtenu des notes égales ou supérieures à 15 contre 12 pour la session 2005.

Concernant les types de sujets proposés, le jury a suivi les mêmes orientations que l'année passée : le choix des cartes correspond à la recherche d'une diversité géographique et thématique des sujets. Comme précédemment, les cartes au 1/25 000 ont été données en plus grand nombre que les cartes au 1/50 000 (27 contre 23).

La nature des documents d'accompagnement était très comparable à la session 2005 : éditions anciennes au 1/50 000, tableaux statistiques (essentiellement tirés du Recensement Général de l'Agriculture ou du Recensement Général de la Population), photographies aériennes obliques, textes (extraits de romans, d'ouvrages de géographie anciens ou de publications à caractère géographique élaborées par les collectivités territoriales ou des gestionnaires de l'espace), fiches thématiques combinant graphes, tableaux, illustrations ou textes (climat méditerranéen, agriculture bretonne, industrie lourde, milieux physiques des Alpes du sud...). Enfin, le jury a maintenu à l'oral des sujets avec une carte géologique comme document d'accompagnement. Pour les deux cartes géologiques proposées cette année, il s'agissait d'un appui pour une interprétation géomorphologique d'éléments simples qui ne demandaient pas de connaissances spécialisées en géographie physique. Le jury n'attendait rien d'autre que la restitution raisonnée d'éléments de cours sur les structures monoclinales (carte de Ham) et les structures plissées (Chartreuse Nord) ainsi qu'un commentaire des relations entre formes de relief (volumes, modelés) et nature des substrats. Dans l'un des deux cas la carte comprenait en outre une coupe : son tracé était à repérer sur la carte. Le commentaire de la coupe donnait les clefs de l'interprétation et évitait de se perdre dans la carte géologique. Le jury rappelle également que les cartes géologiques ont un fond topographique, généralement bien antérieur à la carte topographique faisant l'objet du commentaire, qu'on peut utiliser pour construire des analyses diachroniques (population, étendue du bâti, infrastructures...).

Pour améliorer leur performance les candidats doivent avoir à l'esprit un certain nombre d'éléments qui, presque tous, relèvent de la capacité à traiter et hiérarchiser les informations repérées.

Concernant le statut de l'analyse topographique, le jury a remarqué une certaine difficulté à doser le temps à y consacrer. Autant une carte de montagne ou de littoral aux volumes et aux modelés variés mérite un commentaire détaillé et précis, autant, sur d'autres cartes, l'identification des principales propriétés et des principaux accidents séparant les différents ensembles suffit. La nature du document d'accompagnement est également un indicateur : selon qu'il s'agit d'une carte géologique ou d'un document statistique on ne portera pas la même attention à la topographie.



De manière générale le document d'accompagnement permet d'identifier un axe thématique important pour le commentaire. Le commentaire de ce document ne doit bien entendu pas se substituer à celui de la carte mais on attend du candidat qu'il ne se contente pas de le citer ou d'y faire référence évasivement. Ces documents doivent aider le candidat à définir sa problématique. Ils contiennent des informations en nombre limité de façon à ce que le candidat puisse les extraire à la première lecture pour les restituer et les intégrer à son commentaire.

Comme l'an passé, le jury rappelle la nécessité, pour les candidats, d'avoir mémorisé des éléments de cadrage sur les régions françaises et sur les thèmes relevant de la géographie générale de la France (transports, géographie urbaine, industrie, agriculture, tourisme, environnement...). Exactement comme pour l'épreuve écrite, ces éléments sont absolument nécessaires pour choisir un angle de traitement de la carte et pour faire de l'exercice un commentaire et non pas une énumération de choses vues. En disposant d'un socle de connaissances sur la géographie de la France, le candidat peut identifier sur la carte des éléments qu'il interprète en relation avec des processus géographiques. A la suite de leurs deux années de classe préparatoire, les candidats disposent de connaissances dont on attend qu'elles soient restituées lorsque la carte en est une illustration évidente : l'aménagement touristique du littoral méditerranéen, les technopoles, les formes de la croissance urbaine, le relief de haute montagne...

Concernant la technique du commentaire, hormis les recommandations d'usage concernant spécifiquement l'épreuve orale, telles que la clarté de l'élocution et la gestion du temps, le jury insiste sur la structure de l'exposé et la cohérence du plan. Il convient notamment d'éviter les introductions trop longues qui presque toujours amènent à des redites, de calibrer les différentes sections de l'exposé en fonction de leur importance pour la carte traitée et enfin de livrer une véritable conclusion.

Pour terminer, l'épreuve est composée de deux parties : l'exposé à proprement parler et les questions au candidat. Comme cela a été souligné dans les rapports précédents, les questions du jury ont plusieurs objectifs en fonction des prestations : amener le candidat à réviser des analyses défectueuses, lui faire préciser des notions ou des raisonnements, vérifier la maîtrise de connaissances attendues sur le document à commenter, revenir sur des éléments importants de la carte qui ont été oubliés ou traités partiellement. Les questions visent également à tester la réactivité et la capacité de raisonnement géographique du candidat. Le jury rappelle que, quelle que soit la performance du candidat ou son état d'esprit après son exposé, il convient de rester mobilisé pendant les questions : une séance de questions réussie donne la possibilité de corriger en partie un exposé mal mené ; à l'inverse, un exposé correct peut tout à fait être desservi par une contre-performance à la séance de questions. Les candidats obtenant les meilleures notes sont donc ceux qui allient un exposé bien mené fondé sur une analyse géographique complète à une séance de question qui leur permet de confirmer leur maîtrise du raisonnement et des connaissances géographiques.