

COMPOSITION DE GÉOGRAPHIE

ÉPREUVE À OPTION : ÉCRIT

Jean Estebanez, Sébastien Jacquot

Coefficient : 3 ; durée : 6 heures

« Circuler en Amérique du Nord »

Après la lecture et l'évaluation de 124 copies, le jury a noté 24 candidats entre 15 et 20, avec d'excellentes compositions, pour une moyenne générale légèrement supérieure à 10. Si l'on met à part les candidats manifestement peu préparés, le niveau général des travaux était relativement satisfaisant.

Le sujet proposé se voulait transversal à plusieurs thématiques que supposait l'étude de l'Amérique du Nord, mais reste classique et ne comporte pas d'ambiguïtés.

La circulation renvoie au mouvement ou – pour le dire avec un vocabulaire plus précis, dont l'usage a été valorisé – aux mobilités. Ces circulations concernent les personnes, comme les marchandises, les objets, les capitaux voire les idées. Elles renvoient à des niveaux d'analyse très variés, depuis les mobilités quotidiennes des navetteurs, qui, dans leurs allers-retours, contribuent à faire la ville, jusqu'au mythe de la conquête de l'Ouest ou du Grand Nord, en passant par les déplacements touristiques ou les cheminements du gaz. Les bons travaux articulaient ainsi les diverses échelles spatiales et temporelles induites. Seuls quelques candidats se sont laissé emporter en liant circulation et circuit, limitant leur étude à des déplacements dont le point de départ serait le même que le point d'arrivée.

Il importait de ne pas réduire le sujet à une de ses dimensions, soit en écartant arbitrairement les marchandises, voire les êtres humains, soit en considérant que les réseaux de transport équivalaient à la circulation. Trop de copies se sont bornées à énumérer les grands aéroports, les autoroutes et les voies navigables sans penser que la circulation est avant tout une dynamique qui impose de parler de flux, et dont les conditions de possibilité sont tout autant sociales et culturelles que technologiques. De même, les développements réduisant le sujet à une étude des densités de population, équivalant dans cette optique à des densités de circulation, étaient trop lacunaires. Quelques copies se concentraient exclusivement sur un niveau scalaire donné, continental ou métropolitain, ce qui ne permettait pas, là non plus, d'articuler les échelles spatiales et temporelles des mobilités. Enfin, il était important de ne pas évacuer de grands ensembles régionaux, certains candidats laissant par exemple le Canada de côté.

Au contraire, les meilleures copies ont su présenter de manière souvent très fine le mouvement et la façon dont la circulation est devenue un élément identitaire, combien elle dépend d'un capital économique et social, contribuant à hiérarchiser les populations et les

territoires. En effet, les modalités de la circulation dévoilent des inégalités territoriales et révèlent par exemple des dynamiques de ségrégation voire de fragmentation.

Le sujet impliquait également une prise en compte des enjeux géopolitiques, à la fois dans une perspective géohistorique et en développant le rôle joué par les frontières, barrières et espaces d'intégration. On ne pouvait exiger une connaissance précise des mobilités des populations autochtones : leur absence des copies n'a pas été pénalisée (un développement sur la question étant au contraire valorisé). On a en revanche sanctionné les développements présentant l'Amérique du Nord comme un « espace vierge » à l'arrivée des colons ou leurs habitants comme des « populations primitives [...] vivant à l'état de nature ».

Le jury insistera particulièrement sur l'élément déterminant de l'introduction : la problématique. Un certain nombre de copies omettent la problématique – ce qui a été sanctionné –, d'autres, beaucoup plus nombreuses se contentent d'assertions très générales déclarant par exemple que « la mobilité est un enjeu majeur en Amérique du Nord » ou « la mobilité est un enjeu déterminant de l'organisation des territoires ». Ces généralités vident la problématique de son intérêt. Celle-ci doit au contraire guider, orienter la compréhension d'un territoire, en jouant un rôle d'un prisme qui en révélerait les éléments déterminants. La problématique doit par conséquent être construite sur les questionnements spécifiques qui émergent lorsqu'on essaye d'articuler un territoire précis et une thématique.

Il existait bien sûr plusieurs angles d'attaque possibles pour traiter le sujet, même si l'un d'entre eux semble se dégager : la distance, et son corolaire, sa maîtrise. Dans des territoires immenses, aux densités de population variant incroyablement, la gestion de la distance s'impose en effet comme un enjeu majeur qui renvoie à des questions identitaires, d'aménagement, urbaine, de polarisation et d'accessibilité, de transports, d'inégalités socio-spatiales...

Certaines copies révèlent une réelle tentative de réflexion et d'adaptation des connaissances à la singularité du sujet. Cet effort d'adaptation est essentiel : ainsi, les schémas urbains de l'École de Chicago ne pouvaient être présentés sans adaptation et sans une lecture justifiant leur utilisation.

Nous avons donc valorisé les candidats qui tentaient réellement de mettre en avant les questions spécifiques soulevées par le sujet. De la même manière, nous avons valorisé les copies faisant preuve d'une certaine maîtrise du vocabulaire et des concepts de la discipline. Nous avons au contraire sanctionné des travaux jonglant avec des mots dont ils ne connaissaient manifestement pas la signification (en particulier, rappelons que toute ville, y compris de grande taille n'est pas une métropole).

La très grande majorité des candidats ont produit une carte de synthèse (au format A4 ou A3, le jury n'ayant aucune préférence pour l'un ou l'autre des formats). Nous rappelons à nouveau les règles de construction d'une carte de synthèse : un titre, une légende cohérente, une réalisation soignée, une structuration de la légende, reprenant ou non le plan de la copie. Nous notons que beaucoup de cartes ou de croquis présentaient des infrastructures mais pas de circulations en tant que telles.

La carte de synthèse constitue un apport valorisé à la copie mais son absence n'est pas sanctionnée en tant que tel. De bons croquis, à diverses échelles, peuvent suppléer la carte de synthèse. Il est également possible d'utiliser les fonds de carte dans cette optique. Rappelons enfin que si les réalisations graphiques présentant des exemples précis sont appréciées, les croquis plus généraux ont également leur place, à condition d'être explicitement rattachés au développement. Le croquis de l'organisation d'une ville en général, sans lien à la circulation se révèle ainsi hors-sujet.