

# Concours du CAPES/CAFEP EXTERNE D'HISTOIRE et GÉOGRAPHIE 2019

## ÉPREUVE D'ANALYSE DE SITUATION PROFESSIONNELLE GÉOGRAPHIE

<p style="text-align: center;"><b>Sujet :</b> <b>Enseigner « Ville et développement durable »</b> <b>en classe de seconde</b></p>
---

### I. Éléments de présentation de la situation professionnelle

- **Document A** : Extraits du programme d'histoire-géographie de la classe de seconde, B.O. spécial n°4 du 29 avril 2010, et de la fiche Eduscol.
- **Document B** : Manuel de géographie, classe de Seconde, A.Ciattoni, A.Frémont-Vanacore, A.Mariani (dir.), Paris, Hatier, 2014, p. 152-153.
- **Document C** : Manuel de géographie, classe de Seconde, Eric Janin (dir.), Paris, Nathan, 2014, p. 158.

### II. Éléments d'analyse scientifique et civique de la situation professionnelle

- **Document D** : Madoré François, « Approche comparative de la ségrégation socio-spatiale dans les aires urbaines françaises », *Annales de Géographie*, 2015, n° 706, p. 653-680.
- **Document E** : Yves Raibaud, « La ville durable creuse les inégalités », Point de vue, *CNRS Le journal*, 13.05.2014. [En ligne]

**Document A** : Extraits du programme d'histoire-géographie de la classe de seconde, B.O. spécial n°4 du 29 avril 2010, et de la fiche Eduscol.

### Extraits du programme

Thème 3 – Aménager la ville

Question	Mise en œuvre
Villes et développement durable	<ul style="list-style-type: none"><li>• Croissance urbaine, étalement urbain, inégalités socio-spatiales</li></ul>

### Extraits de la fiche Eduscol

#### PROBLÉMATIQUES

L'intitulé du programme invite à aborder la question à partir de trois problématiques.

- L'étude des rythmes et des modalités de l'exceptionnelle croissance urbaine à l'échelle planétaire, du double phénomène d'étalement urbain, de fragmentation urbaine entre zones d'habitations et d'activités, ainsi que les formes de ségrégations sociales.
- Le développement et la complexité des infrastructures des différents réseaux de transports sont la résultante de l'étalement urbain et de la dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail ; dans les grandes métropoles et les mégapoles, l'interconnexion de ces réseaux et les choix stratégiques entre les divers modes de transports sont des enjeux majeurs.
- L'aménagement des villes durables ouvre sur une dimension prospective forte qui permet de positionner encore davantage la géographie dans les enjeux de son temps et du futur de la planète. Outre les réseaux de transports, les villes ont d'énormes besoins en ressources (énergie, eau, espaces boisés), en services (traitements des eaux et des déchets ménagers et industriels, sécurité...) à la mesure de fortes concentrations humaines ; elles reposent sur de hauts volumes d'emplois et exigent des structures d'accueil (logements, équipements de loisirs et de culture). Ces aménagements pèsent sur les finances collectives et requièrent des arbitrages politiques nombreux et des processus de décisions souvent complexes. Aussi, les modalités de la croissance urbaine constituent-elles à la fois des marqueurs du type de développement, et des freins puissants aux évolutions possibles en matière de gestion durable des aménagements. [...]

#### CHOIX ET MISE EN PERSPECTIVE DE L'ÉTUDE DE CAS

La confrontation des deux études de cas, l'une choisie dans un pays développé l'autre dans un pays émergent ou en développement, doit permettre d'aborder les trois problématiques posées.

Quel que soient les choix effectués, il s'agit d'abord d'établir les constats majeurs, de pointer les interrogations en termes d'invariants et de spécificités de la croissance et du développement durable des villes. Il est possible de traiter en étude de cas des villes de dimension spatiale diverses, dès lors qu'elles sont confrontées aux problématiques définies (forte croissance, intensité des mobilités, différenciation socio-spatiales) [...].

**Document D** : Madoré François « Approche comparative de la ségrégation socio-spatiale dans les aires urbaines françaises », *Annales de Géographie*, 2015, n° 706, p. 653-680.

Les travaux portant sur la ségrégation en milieu urbain ont émergé au cours des années 1920 et sont issus de l'École de Chicago. Il faut attendre toutefois la décennie 1970, avec la diffusion de la « nouvelle géographie » adossée à des méthodes quantitatives, pour qu'émerge en France une série de travaux inspirés de l'écologie urbaine factorielle. Ceux-ci ont permis de mieux connaître la division sociale des villes et notamment de dépasser la contradiction entre les trois schémas spatiaux classiques (concentrique ou auréolaire de E.W. Burgess, radial de H. Hoyt et en noyaux multiples de C.D. Harris et E.L. Ullman), en montrant que ces schémas expliquent chacun trois « facteurs » de différenciation de l'espace urbain, soit respectivement le cycle de vie, la dimension socio-économique et la composante ethnique.

Ces travaux revisitent par la même occasion le concept de ségrégation, qui demeure largement prédominant en France pour qualifier les modes d'occupation des territoires urbains par les groupes sociaux. La ségrégation devient alors une catégorie d'étude qui sert à décrire les structures socio-spatiales, alors qu'elle désignait étymologiquement une mise à l'écart d'un groupe d'individus discriminé au nom de la religion ou de la couleur de peau et renvoyait à la figure du ghetto. En 1972, M. Castells définit par exemple la ségrégation comme « la tendance à l'organisation de l'espace en zones à forte homogénéité sociale interne et à fortes disparités sociales entre elles, cette disparité étant comprise non seulement en termes de différence, mais de hiérarchie » (p. 218).

S'il est donc désormais bien admis que la ségrégation est un marqueur spatial de la division sociale de la ville et s'appréhende, du moins en France, essentiellement sous l'angle des différences de localisation des groupes sociaux, elle doit aussi s'analyser comme la résultante d'une série de processus. Ceux-ci sont le fruit conjoint des forces économiques structurelles, autrement dit du fonctionnement des marchés immobiliers en lien avec les inégalités de ressources des individus mais aussi des politiques d'urbanisme, et des stratégies résidentielles des ménages, ce qui renvoie à la notion d'agrégation et de quête d'entre-soi. Toutefois, il est rare que la division sociale résulte d'un processus d'agrégation affinitaire explicite dans les villes françaises, hormis probablement au sein des classes les plus aisées. [...]

Au terme de cette analyse comparative de la ségrégation socio-spatiale dans les aires urbaines françaises, quelques idées fortes ressortent et des interrogations persistent. Nos mesures montrent que la ségrégation ne s'exprime pas avec la même intensité partout. Des variations intra-urbaines existent, les oppositions socio-résidentielles étant nettement plus accusées dans les pôles urbains que dans les couronnes périurbaines, les exceptions étant particulièrement rares. Des variations inter-urbaines sont à souligner également, avec un double effet de taille de l'aire urbaine et de positionnement géographique notamment en latitude, reflet de l'héritage socio-économique. La ségrégation a tendance à se renforcer en progressant vers le sommet de la hiérarchie urbaine et également dans les villes situées au nord-est d'une ligne passant par Caen, Le Mans, Tours, Dijon et Mulhouse, c'est-à-dire celles qui ont plus que d'autres été marquées par la révolution industrielle, à l'exception notable toutefois des agglomérations du bassin minier du nord de la France.

« À quoi ressemblera la ville de demain ? Comment la penser, la construire et la gérer ? », s'interroge le ministère français du Développement durable sur son site Internet. L'épuisement des énergies fossiles, le réchauffement climatique et la pollution apparaissent aujourd'hui comme des menaces aussi importantes pour la ville que les conflits sociaux et l'insécurité. Mais des solutions qui semblent faire consensus (développement des deux-roues, de la marche, des transports en commun, du covoiturage, etc.) sont aussi celles qui creusent les inégalités entre les femmes et les hommes. Par ailleurs, les décideurs (élus, responsables des finances, de l'urbanisme, des transports, des grands travaux), sont en grande majorité des hommes, comme le montrent nos travaux sur la Communauté urbaine de Bordeaux.

En premier lieu, l'analyse d'une enquête montre que les femmes, de tous âges, seraient défavorisées par les « bonnes pratiques » de mobilité dans la ville durable, et notamment l'abandon de la voiture. Les raisons en sont aussi bien la nature des tâches qui leur sont encore majoritairement dévolues (accompagnement des enfants, des personnes âgées, courses) que leur sentiment d'insécurité dans l'espace public (crainte de l'agression dans certains quartiers ou bien la nuit). Les études Adess/CNRS réalisées entre 2010 et 2014 sur la métropole bordelaise montrent ainsi que les femmes sont toujours moins nombreuses à vélo (en particulier la nuit ou lorsqu'il pleut) et qu'elles l'abandonnent à la naissance d'un deuxième enfant.

Les piétonnes regrettent qu'on éteigne de bonne heure les éclairages de rue pour faire des économies tandis qu'on éclaire et arrose abondamment des stades, considérés comme nécessaires à l'attractivité des métropoles et fréquentés uniquement par des hommes. Le harcèlement dans la rue et les transports en commun apparaît, à Bordeaux comme ailleurs, si peu anecdotique et tellement systématique (100 % de femmes en ont été victimes, selon le rapport 2015 du Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes) qu'on s'étonne du tabou qui entoure ce sujet, pourtant central dans la mise en place des mobilités alternatives. Dans ces conditions, la voiture, plus qu'un outil de mobilité, représente un moyen de protection pour affronter la nuit. [...]

La promesse d'une ville durable tranquille, meilleure pour la santé, récréative, favorisant le vivre-ensemble nécessite que chacun fasse un effort pour s'y adapter. Mais, dans les faits, les nouvelles pratiques qui en découlent ressemblent comme deux gouttes d'eau à des pratiques d'hommes jeunes, libres d'obligations familiales et en bonne santé. Dans une société qui peut de moins en moins affirmer de façon frontale une prétendue infériorité des femmes, les nouveaux équipements et les nouvelles pratiques de la ville durable apparaissent comme des épreuves qui transforment le plus grand nombre de femmes en minorité : celles qui ne sont pas sportives n'ont qu'à faire du sport, celles qui ont peur la nuit doivent faire preuve de courage, celles qui ont trois enfants dans des écoles différentes n'ont qu'à mieux s'organiser, celles qui sont trop âgées (rappelons que 60 % des plus de 65 ans et 74 % des plus de 80 ans sont des femmes) n'ont qu'à rester chez elles. La preuve que ces femmes sont une minorité est apportée par d'autres qui arrivent à concilier ces contraintes : il y a donc les bonnes citoyennes et les mauvaises, en quoi cela serait-il la faute de la ville ?