

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

ÉPREUVE D'ANALYSE DE SITUATION PROFESSIONNELLE GÉOGRAPHIE

Sujet :
**Enseigner « Habiter les littoraux »
en classe de sixième**

I. Éléments de présentation de la situation professionnelle

- **Document A :** Extraits du programme d'histoire-géographie du cycle 3, classe de sixième, B.O. n° 11 du 26 novembre 2015 et extrait de la fiche ressource Eduscol.
- **Document B :** Manuel d'histoire-géographie-EMC du cycle 3, classe de 6^{ème}, Martin Ivernel, Benjamin Villemagne, Jean Hubac (dir.), Paris, Hatier, avril 2016, p. 274-275.
- **Document C :** Manuel d'histoire-géographie-EMC du cycle 3, classe de 6^{ème}, Alexandre Ploye (dir.), Paris, Magnard, Avril 2016, p. 220-221.

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

- **Document D :** Valérie Lavaud-Letilleul, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Norois*, n°225, 2012, p. 11-28.
- **Document E :** Nicolas Simoncini, « Comment les surfeurs ont inventé la pollution de l'océan », *Terrains & travaux*, vol. 25, n° 2, 2014, p. 161-177.

Document A : Extraits du programme d'histoire-géographie du cycle 3, classe de sixième, B.O. n° 11 du 26 novembre 2015 et extrait de la fiche ressource Eduscol.

Extraits du programme

Repères annuels de programmation	Démarches et contenus d'enseignement
Thème 3 : Habiter les littoraux. . Littoral industrialo-portuaire, littoral touristique.	Les littoraux concentrent une part accrue de la population mondiale et sont des espaces aménagés pour des usages et pratiques très variés. La question porte plus spécifiquement sur les espaces littoraux à vocation industrialo-portuaire et/ou touristique. Les types d'activités, les choix et les capacités d'aménagement, les conditions naturelles, leur vulnérabilité sont autant d'éléments à prendre en compte pour caractériser et différencier les façons d'habiter ces littoraux. C'est l'occasion de sensibiliser les élèves à la richesse de la faune et de la flore et aux questions liées à leur protection.

Extrait de la fiche Eduscol

Pourquoi enseigner « Habiter les littoraux » en classe de Sixième ? [...]

Le thème met ainsi l'accent sur des littoraux massivement mis en valeur à travers deux aspects majeurs de la littoralisation, le développement des activités industrialo-portuaires et le tourisme. Il conduit à souligner la densification de l'urbanisation et des aménagements sur les littoraux et les phénomènes de concurrence fonctionnelle entre les activités. En privilégiant la grande échelle, le traitement du thème « Habiter les littoraux » invite par des études de cas, mises en perspective à d'autres échelles, à observer et à questionner la très grande variété des modes d'habiter, des aménagements induits et les concurrences qui peuvent résulter de cette diversité d'usages et de représentations.

Problématique : comment s'organise la vie des habitants sur un littoral transformé par des activités aussi différentes que l'industrie, les échanges portuaires et le tourisme ?

On cherchera de manière prioritaire à faire comprendre aux élèves :

- que les littoraux concentrent une part croissante de la population et des activités, avec des effets sur l'environnement ;
- que la cohabitation des différentes fonctions et des différents acteurs sur les littoraux provoque des concurrences et des conflits d'usage et nécessite donc des arbitrages. [...]

Quels sont les points forts du thème pour l'enseignant ? [...]

Les littoraux sont des **espaces attractifs**, considérablement transformés par une mise en valeur engagée sous l'effet de la **littoralisation**. Ce phénomène correspond tout d'abord à une **logique économique dans le cadre de la mondialisation des échanges**, qui s'effectuent massivement par voie maritime, et qui explique la **croissance des organisations portuaires et de l'industrialisation des littoraux**. Les fonctions portuaires, autrefois localisées au cœur des villes, dans des sites d'abri (fonds d'estuaires, grandes baies ou rades), se sont progressivement déplacées et étendues de l'amont vers l'aval, sur des dizaines de kilomètres, avec parfois la création de sites artificiels en pleine mer afin de développer leurs activités et accueillir des navires toujours plus grands (pétroliers, vraquiers, porte-conteneurs). Les zones industrialo-portuaires sont ainsi des espaces caractéristiques de ces situations d'interface.

Document D : Valérie Lavaud-Letilleul, « L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français », *Norois*, n°225, 2012, p. 11-28.

Dans le même temps, à un niveau global, le littoral français est devenu une zone attractive pour l'urbanisation en raison de la qualité de vie en bord de mer. [...] Au niveau des zones adjacentes aux ports, les vingt années passées ont permis aux populations locales de développer leurs pratiques et modes de vie sur un territoire industrialo-portuaire « fossilisé » dans des vêtements souvent demeurés trop grands pour lui. Dans un contexte de « déculturation industrialo-portuaire », la principale difficulté tient donc à la brutalité du changement qu'introduit aujourd'hui le lancement de nouveaux projets portuaires. Comment réussir leur insertion dans un cadre socio-territorial où l'activité portuaire avait fini par relever du patrimoine, quoique productif, plutôt que d'une dynamique de développement territorial ?

La notion de territoire recouvre « la façon dont les hommes se représentent, conçoivent et produisent leur rapport à l'espace » (Di Méo, 1998). [...] Du côté des opérateurs portuaires, les investisseurs privés, en concurrence avec l'opérateur historique (*Poweo* pour *Gaz de Normandie*, Antifer, 2007) et dont le siège est parfois à l'étranger (4Gas, Rotterdam – Le Verdon, 2007) [...] sont stigmatisés par la population en tant qu'acteurs « extra territorialisés ». Pour le reste, les autorités portuaires arborent le plus souvent une « identité de place portuaire », soucieuse de gagner des parts de marché face à la concurrence des ports français ou étrangers. Leur territoire est de nature fonctionnelle : c'est celui de leur circonscription administrative (*territoire de compétence*), étendu au bassin d'emploi (*main d'œuvre*), au marché potentiel (*clients*) et aux réseaux de transport terrestre pour l'évacuation des marchandises quand le débat l'exige (*desserte de l'hinterland*) (Fos2XL, 2004). La valeur de ce territoire se définit avant tout pour l'autorité portuaire par les caractéristiques *socio-techniques* permettant d'asseoir le projet et par les normes *réglementaires* permettant d'en limiter les impacts. Du côté de la population locale, le territoire prend une autre couleur. Il s'agit d'un *territoire vécu* (circulation, lieu de travail), *observé* (cadre de vie) et *pratiqué* (chasse, pêche, loisirs, activités qui quoique souvent peu considérées apparaissent toujours structurantes)... Les débats mettent par exemple en avant l'importance des *lieux symboliques* touchés par les projets portuaires (plage du Clipon à Dunkerque, plage du Cavaou sur le Golfe de Fos...). Or ces sites emblématiques de haute valeur sociale, qui jouent un rôle fondamental dans la vie et l'identité des populations, ne sont que rarement pris en compte dans les réglementations, plus axées sur la préservation des écosystèmes que celle des pratiques sociales. [...]

D'où des échanges qui apparaissent parfois disproportionnés entre les intérêts économiques globaux mis en avant par les acteurs portuaires et les intérêts très subjectifs défendus par les populations locales (activité de pêche de loisir, hauteur des cuves dans le paysage...). Mais la vision fondée sur « l'espace-support de l'aménageur portuaire » n'étant plus à même de s'imposer par la contrainte à la vision du « territoire vécu de l'habitant », comme ce fut le cas par le passé, il en ressort que l'aménagement portuaire intégré doit aujourd'hui être le résultat de la prise en compte concomitante et intégrée des identités et visions territoriales des différents acteurs sur le littoral, du global au local, du technique au vécu.

Document E : Nicolas Simoncini, « Comment les surfeurs ont inventé la pollution de l'océan », *Terrains & travaux*, vol. 25, n° 2, 2014, p. 161-177.

Fondée par des surfeurs dans le Pays basque à la fin des années 1980, la *Surfrider Foundation Europe* (SFE) a pour but la défense de l'océan, du littoral et de leurs usagers. Elle a connu une évolution remarquable au cours des années 1990 et 2000 : tout en conservant les ressources et les savoirs profanes liés au monde du surf qu'elle utilisait originellement, l'association s'est progressivement professionnalisée en acquérant des instruments scientifiques et des dispositifs d'expertise pointus. Dans un même temps, elle a fortement contribué à façonner les formes d'existence de la pollution maritime en région Aquitaine en élaborant des stratégies d'équipement technique des risques qui s'y rattachent. Cette dynamique s'est notamment rendue visible au cours de controverses environnementales publiques. [...]

Les producteurs de mythologie surfistique, c'est-à-dire les journalistes spécialisés, les professionnels du milieu, parfois même les universitaires, tendent à enracer les surfeurs dans une « contre-culture », de laquelle ils tireraient une sensibilité écologique. [...] Or, ce qui est davantage mis en avant par les protagonistes pour justifier leur engagement, c'est bien, avant toute chose, l'intérêt pragmatique qu'ils y trouvent : l'interdiction de la pratique du surf est au centre des préoccupations. Si les surfeurs souhaitent préserver l'océan, c'est pour préserver l'usage qu'ils en font.

Dans cette perspective, nous pouvons parler d'une « invention de la pollution » consistant à la faire exister : tout le travail des surfeurs de la SFE va être de créer des dispositifs visant à faire reconnaître aux autres acteurs leur conception de la pollution pour en définir le cadre. En même temps qu'ils formulent le problème, les membres de la SFE identifient les intervenants qui doivent prendre part à la réalité qu'ils construisent : leurs discours rassemblent les surfeurs locaux, l'océan, les pêcheurs et les services publics. Mais comme nous l'avons déjà mentionné, pour pouvoir intéresser les autres acteurs, la SFE doit composer avec le fait que la nature et ce qui relève de sa protection possèdent déjà une définition. [...]

D'autres événements, caractéristiques de la remise en cause de l'impact des sports de nature par les acteurs traditionnels du milieu rural, viennent questionner le rôle joué par les surfeurs dans cette affaire : l'exacerbation des tensions entre les pêcheurs et les membres de la SFE faisant suite à la publication dans un magazine de surf d'un article traitant de la qualité de l'eau du port de Capbreton est significative à cet égard. L'association concentre en même temps son énergie sur des dossiers plus ciblés et plus travaillés. Son rôle n'est plus seulement de lancer l'alerte sur les risques environnementaux mais aussi de la porter et de la gérer dans l'espace public. L'exemple même de ce tournant est la décision d'entamer un travail de lobbying auprès de la Commission européenne pour l'environnement afin de modifier la nouvelle directive sur les eaux de baignade qui doit être votée en 1995. D'autre part, la SFE continue d'apporter son soutien à d'autres associations engagées dans des luttes locales. En élargissant son champ d'action, la SFE permet ainsi à des revendications longtemps ignorées d'être portées sur la scène publique. Des causes considérées comme marginales quelques temps auparavant sont désormais mises à l'agenda politique.