

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

ÉPREUVE D'ANALYSE DE SITUATION PROFESSIONNELLE GÉOGRAPHIE

Sujet :

**Enseigner « Les aires urbaines, une nouvelle géographie d'une France mondialisée »
en classe de troisième**

I. Éléments de présentation de la situation professionnelle

- **Document A :** Extraits du programme de géographie du cycle 4, classe de troisième, B.O. spécial n° 11 du 26 novembre 2015, et de la fiche Eduscol.
- **Document B :** Manuel d'histoire-géographie, classe de troisième, Alexandre Ployé (dir.), Paris, Magnard, 2016, p. 252-253.
- **Document C :** Manuel d'histoire-géographie, classe de troisième, Martin Ivernel et Benjamin Villemagne (dir.), Paris, Hatier, 2016, p. 236.

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

- **Document D :** Anne Hertzog & Alexis Sierra, « Penser la ville et l'urbain, les paradoxes de la géographie française », *Echogeo*, mars 2010. [En ligne]
- **Document E :** Florence Gilbert, « Vers un « droit à la mobilité », *Le Monde*, 18 mai 2018. [En ligne]

Document A : Extraits du programme de géographie du cycle 4, classe de troisième, B.O. spécial n° 11 du 26 novembre 2015, et de la fiche Eduscol.

<u>Extraits du programme</u>	
Repères annuels de programmation	Démarches et contenus d'enseignement
Thème 1 Dynamiques territoriales de la France Contemporaine Les aires urbaines, une nouvelle géographie d'une France mondialisée.	<p>L'orientation de la classe de 3e consiste à proposer aux élèves des bases pour la connaissance de la géographie de la France et de l'Union européenne. Il s'agit d'un moment étape particulièrement important dans le cadre de la scolarité obligatoire. Cette approche peut être utilement articulée avec l'étude du dernier thème du programme d'histoire de l'année de 3e.</p> <p>Le territoire français a profondément changé depuis 50 ans, en raison de l'urbanisation qui modifié les genres de vie et redistribué les populations et les activités économiques. Il s'agit de présenter aux élèves ces principaux bouleversements. La géographie des aires urbaines permet de sensibiliser les élèves à la diversité des espaces (centraux, péricentraux, périurbains, suburbains) concernés par l'urbanisation et aux relations entre les aires d'influences urbaines.</p>

<u>Extraits de la fiche Eduscol</u>
<p>Le thème « <i>dynamiques territoriales de la France contemporaine</i> » donne à lire une géographie de la France qui, loin d'être figée et statique, montre au contraire des territoires en constantes mutations. Ce thème permet d'aborder les questions majeures suivantes, dans des termes qui ne sont évidemment pas ceux dans lesquels on les posera en classe. La mobilité des Français a redessiné la géographie de la ville pour faire émerger l'aire urbaine. Elle est caractérisée par les déplacements pendulaires quotidiens entre d'une part, des villes-centres qui concentrent les emplois, les fonctions de commandement et certaines populations, et d'autre part des espaces périphériques (banlieues et espaces périurbains) qui rassemblent une grande partie de la population et attirent certaines activités. [...]</p>
<p>Comment mettre en oeuvre le thème dans la classe ?</p>
<p>Sous-thème 1 : Les aires urbaines, une nouvelle géographie d'une France mondialisée</p>
<p>On entre par l'étude de cas d'une aire urbaine significative ou par celle dans laquelle le collège est situé lorsque c'est le cas. Conduite notamment à partir de cartes et d'images (vues aériennes...), l'étude de cas peut être abordée par des exemples concrets de mobilités quotidiennes, entre lieux de résidence, lieux de travail et d'étude, lieux de consommation et lieux de loisirs. La cartographie des pratiques familiales des élèves peut être proposée lorsqu'elle s'y prête. L'étude permet de caractériser les différents espaces qui composent l'aire urbaine et leurs dynamiques : les élèves doivent surtout comprendre que c'est la mobilité quotidienne qui permet le lien entre les espaces centraux et péricentraux qui concentrent les emplois, et les espaces périurbains et suburbains qui gagnent de la population résidente, même si ceux-ci sont aussi des espaces productifs. La traduction de ces dynamiques et de la diversité des espaces peut aisément s'opérer par la construction d'un schéma de l'aire urbaine étudiée.</p>

Document D : Anne Hertzog et Alexis Sierra, « Penser la ville et l'urbain, les paradoxes de la géographie française », *Echogeo*, mars 2010. [En ligne]

A partir des travaux anglo-saxons des années 40 à 60 et du développement des outils informatiques, la géographie urbaine se renouvelle à travers les approches de la ville conçue comme un objet inscrit dans un espace qu'il polarise et intégré dans un système. La ville est étudiée « non comme entité isolée mais comme élément d'un territoire ou d'un système de villes » (Pumain et alii, 1996). Cela conduit à l'analyse de l'urbanisation et de ses processus, non plus ville par ville, mais dans une étude globale qui conclue sur la concentration généralisée de la population à l'échelle planétaire. Ces recherches se prolongent dans les années 90 par des études qui considèrent la ville comme un nœud dans un réseau de relations. [...]

L'émergence des géographies sociale, culturelle et politique a entraîné un profond renouvellement des approches des espaces urbains à partir des années 1970-80. Les études internes centrent l'analyse sur les sociétés urbaines. L'objectif prioritaire est de comprendre l'organisation intra-urbaine au double sens du mot organisation : ce qui organise (les acteurs et leurs logiques), ce qui est organisé (formes, paysages, types d'espaces). La notion de « production de l'espace » oriente dans un premier temps les études sur des espaces urbains socialement différenciés avec parfois des visées modélisatrices (centre/périphérie). Cela conduit à s'intéresser à la distribution de la population, à analyser les thèmes de la ségrégation, des mobilités et des recompositions socio-spatiales. Les recherches consacrées aux politiques publiques et à la gestion urbaine se développent avec un intérêt de plus en plus fréquent pour les représentations socio-spatiales de la ville et les pratiques de ses habitants. La dimension physique ne disparaît pas : la ville est considérée comme un environnement construit qui permet de renouveler la question de la relation homme/milieu. [...]

Avec le développement des mobilités et de nouvelles pratiques, avec également les dynamiques à l'œuvre sur l'ensemble du monde, les notions de ville et d'urbain se différencient. Si les conférences et fora¹ urbains tentent de penser la ville de demain, il y a bien la « disparition d'une certaine manière locale de vivre institutionnellement ensemble, qui fut le propre des entités dotées d'une identité et qu'on appelait ville » (Choay, 1999). Les outils de la géographie classique, trop souvent persistants, deviennent inopérants pour comprendre les phénomènes liés à la ville. Au cours des années 1990, Jacques Lévy propose une théorie de l'urbain comme organisation spatiale caractérisée par un jeu de couple entre densité et diversité, l'urbain étant toujours plus dense et plus divers que le non urbain. Des degrés d'urbanité sont alors définis qui permettent de questionner l'urbain et ses dynamiques dans le contexte de la mondialisation (1999). Les questions de l'étalement urbain (périurbanisation) et de l'organisation réticulaire des espaces urbains alimentent les réflexions sur la « fin de la ville » ou la « ville émergente » et conduisent à des redéfinitions comme l'exprime la « métapole » de François Ascher (1995). La question de la fragmentation urbaine devient fondamentale et imprègne le questionnement sur la gouvernance urbaine. Elle interroge sur ce qui « fait ville » et ce qu'est être urbain : les pratiques, les représentations, les images participent à une géographie des identités urbaines et de la citadinité. Le développement généralisé des mobilités (migratoires, touristiques...) contribue à redéfinir les territorialités urbaines [...] et l'urbanité.

¹ Fora : pluriel de forum

Document E : Florence Gilbert, « Vers un « droit à la mobilité », *Le Monde*, 18 mai 2018. [En ligne]

En France, en 2018, plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Pendant plus de cinquante ans, l'Etat et les collectivités locales ont développé une offre massive de transports en commun, adaptés au plus grand nombre, développé des axes routiers, permettant développement économique, désenclavement des territoires et une plus grande autonomie individuelle. Cette démarche était nécessaire. Pourtant aujourd'hui une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problématiques de mobilité. Et le budget moyen des Français pour la mobilité, de 5 000 euros par an en moyenne, s'accroît et place une partie de la population, en particulier celle qui est dépendante de la voiture individuelle, en situation de vulnérabilité. Notre manière de penser les déplacements doit évoluer afin de garantir la capacité à chacun de se déplacer au quotidien : le droit à la mobilité.

Cette notion permet d'engager une réorientation fondamentale de la politique de transport en nous extrayant de l'obsession de l'infrastructure, pour nous concentrer sur les besoins de l'usager. Il s'agit d'accompagner chacun pour lui permettre d'effectuer tous ses déplacements nécessaires, par tout moyen, et de manière intermodale. Ce saut qualitatif devient possible dès lors que l'individu est placé au centre de la législation et des politiques de mobilité.

L'objectif central de cette démarche est de disposer d'une mobilité autonome et durable, à travers un accompagnement personnalisé ou une formation dès le plus jeune âge, à l'école par exemple. Les freins à la mobilité sont multiples : physiques, économiques, matériels, cognitifs ou encore psychologiques et culturels. Accès à un véhicule par le biais d'un prêt ou d'un microcrédit, formation aux transports en commun, à la sécurité routière pour les jeunes ou les seniors... Soyons audacieux afin de généraliser de telles solutions à l'échelle nationale et rendre ainsi la mobilité inclusive !

Ce droit à la mobilité doit surtout être garanti par un maillage pertinent du territoire avec des « plates-formes de mobilité ». L'objectif de ces plates-formes est double. Pour les publics, il est d'évaluer et d'accompagner vers la ou les solutions de mobilité les plus adaptées. Pour les territoires, de coconstruire et de fédérer une offre de services, en s'appuyant sur les transporteurs historiques et en accompagnant le développement de services innovants.

A Helsinki et Göteborg, mais aussi à Saint-Etienne ou Montargis, l'ensemble de l'offre de transport public et collectif (bus, tram, métro) comme privé et individuel (taxis, VTC, vélo ou voiture partagés) se retrouve en une seule offre de transport accessible par le biais d'une application numérique. Ces avancées technologiques doivent être accessibles à tous, et en tout point du territoire. La fracture territoriale doit trouver des réponses dans le numérique, afin que les exclus d'aujourd'hui ne soient plus ceux de demain.

Former, informer, doivent être les missions premières du service public de la mobilité ! Les outils ainsi que les nouvelles solutions de mobilité doivent être conçues avec et pour les personnes les plus exclues afin de les rendre intuitives et accessibles. Une solution conçue pour les personnes les plus fragiles est une solution conçue pour tous.