

BACCALAURÉAT TECHNOLOGIQUE

Session 2020

HISTOIRE-GÉOGRAPHIE

Série sciences et technologies du management et de la gestion

Durée de l'épreuve : 2 heures 30 - Coefficient : 2

**Le candidat ou la candidate doit répondre à toutes les questions de la 1^{re} partie.
10 points**

**Le candidat ou la candidate traitera au choix un seul des quatre exercices de la 2^{de} partie.
10 points**

Ce sujet comporte 11 pages numérotées de 1/11 à 11/11

L'USAGE DE LA CALCULATRICE EST STRICTEMENT INTERDIT

PREMIÈRE PARTIE

Questions d'histoire :

1. Caractérisez la période 1989-1991 dans les relations internationales (la référence précise à deux événements est attendue).
(2 points)
2. Proposez une définition de la notion de « non-alignement ».
(1 point)
3. Quel comportement politique s'affirme chez les Français depuis les années 1980 ?
(2 points)

Questions de géographie :

4. Caractérisez une mégalopole de votre choix.
(2 points)
5. Citez deux facteurs explicatifs de la multiplication des flux dans le cadre de la mondialisation.
(2 points)
6. « Zone économique exclusive » désigne :
(1 point)
 - a – Une zone franche de droits de douane et à fiscalité réduite pour attirer les investisseurs.
 - b - Le statut des territoires ultra-marins pour la France.
 - c – Une bande de 200 milles marins (370 km) à partir des côtes conférant au pays qui la possède des droits économiques pour l'exploitation des ressources marines et sous-marines.

SECONDE PARTIE

Le candidat ou la candidate traitera au choix un seul des quatre exercices.

Exercices portant sur les sujets d'étude du programme d'histoire

Exercice n°1 / Sujet d'étude : l'Algérie de 1954 à 1962

Document : le récit de la guerre d'Algérie par un historien

La date que l'on retient généralement pour le déclenchement de la guerre est le 1^{er} novembre 1954. Cette nuit-là, 30 attentats sont commis contre des postes de police ou des casernes militaires, symboles de la présence coloniale française, en plusieurs endroits du territoire algérien. [...] La politique du gouvernement français consiste d'abord à réprimer. Des renforts militaires sont envoyés sur le sol algérien. [...] En plus de la répression, le gouvernement veut également mettre en place des réformes en Algérie. Un projet est élaboré qui vise à réduire les inégalités économiques, à construire des routes dans certaines régions. [...]

On ne peut pas comprendre cette explosion de violence si on ne la relie pas à l'inégalité profonde du système colonial qui règne alors en Algérie. Il y a d'un côté une minorité, les Européens venus s'installer en Algérie à partir de 1830, qui sont environ un million en 1954. Et de l'autre la majorité, les « indigènes » que l'on appelle aussi les « Algériens musulmans », qui sont environ neuf millions, et qui n'ont pas les mêmes droits que les Européens. [...] Aux élections, une voix d'un Européen vaut sept voix d'Algériens. [...] Le revenu brut d'un Européen d'Algérie est très supérieur à celui d'un Algérien musulman. De nombreuses régions d'Algérie sont dans un état de grande misère. Très peu d'enfants musulmans vont à l'école. [...]

L'Algérie est un cas tout à fait à part. La France y est présente depuis 1830, c'est-à-dire avant même que la Savoie devienne française ! Contrairement à l'Indochine, l'Algérie est proche géographiquement de la métropole. De nombreux Français y vivent depuis longtemps. [...] Et contrairement à la Tunisie et au Maroc, elle est administrée comme une partie du territoire français. Elle est divisée en trois départements. [...]

Au mois de février 1956, les effectifs [de l'armée française] sont de 190 000 hommes. A la fin de cette même année, ils atteignent environ 400 000 hommes. [...] Ils doivent faire face à un ennemi le plus souvent invisible, qui connaît beaucoup mieux le terrain qu'eux [...] Alors que l'armée française se montre aux yeux de tous, se déploie sur le terrain et dans les airs pour donner une impression de puissance, l'ALN¹, elle, procède par effet de surprise. Ses méthodes sont celles de la guérilla : camouflage, assaut contre un convoi militaire dans un lieu propice, refuge dans la montagne, etc. Les maquisards, très mobiles, se déplacent clandestinement et rapidement d'un point à un autre. [...]

[La « bataille d'Alger »] est l'un des moments les plus marquants de la guerre d'Algérie. [...] Jusqu'alors, le conflit se déroulait surtout dans les campagnes. Mais à partir de la fin 1956, le FLN² change de tactique. Il décide de multiplier les attentats en plein cœur d'Alger. [...] À Alger, c'est l'horreur. Les bombes du FLN tuent des dizaines d'Européens.

En réponse, les paras³ français traquent, enlèvent, torturent. [...]

Vient alors la journée très importante du 13 mai 1958. Ce jour-là, une grande manifestation des Européens d'Algérie se déroule dans la ville, avec le soutien des officiers français. La foule envahit l'immeuble du Gouvernement général, symbole de la présence française en Algérie. [...] Le lendemain, le général Salan appelle au retour au pouvoir du général de Gaulle. [...] Le 15 mai 1958, [de Gaulle] se dit « prêt à assumer les pouvoirs de la République ». [...] Dans l'immédiat, l'objectif du général est de restaurer l'autorité de l'État. Pour cela, il veut changer de régime, [...] la V^e République voit le jour. [...]

Les négociations ne sont pas encore pour tout de suite. Avant cela, le 16 septembre 1959, de Gaulle fait un pas décisif vers le règlement du conflit. Dans un discours diffusé à la télévision, il se prononce pour l'autodétermination de l'Algérie [...] En janvier 1961, un référendum sur l'autodétermination est organisé. Le « oui » l'emporte très largement, avec 75,25 % des suffrages exprimés en métropole et 69,09 % en Algérie. Le début officiel des négociations est prévu dans les mois qui suivent. [...] Des concessions sont faites de part et d'autre et les accords d'Évian sont signés le 18 mars 1962. [...] Un référendum a lieu le 1^{er} juillet 1962 en Algérie. La question posée aux électeurs est la suivante : « Voulez-vous que l'Algérie devienne un État indépendant coopérant avec la France dans les conditions définies par la déclaration du 19 mars 1962 ? ». L'écrasante majorité répond « oui » ; le 3 juillet, la France reconnaît officiellement l'indépendance de son ancienne colonie, par une lettre du général de Gaulle remise aux autorités algériennes.

¹ALN : Armée de libération nationale

²FLN : Front de libération nationale

³Paras : abréviation de parachutistes

Source : Benjamin Stora, *La guerre d'Algérie expliquée à tous*, Paris, Seuil, 2012, p.15-19, 44-50, 57-59, 73, 105-106, 114.

Questions :

1. Identifiez les caractéristiques de l'Algérie et de sa population au sein de l'Empire colonial français.
2. Montrez que la métropole est profondément marquée par la guerre d'Algérie.
3. Relevez les différentes formes de violence au cours du conflit.
4. Identifiez les principales phases de la guerre.

Exercice n°2 / Sujet d'étude : l'Union indienne depuis 1947

Document 1 : aspects politiques et économiques du développement indien

Née de la violente partition qui a déchiré le territoire du *Raj* britannique, faisant des centaines de milliers de morts et 14 millions de déplacés [...] l'Union indienne se compose de 29 États et de 7 Territoires de l'Union. Son fonctionnement est complexe et a mis un certain temps à trouver son équilibre.

Les différents leaders politiques qui se sont succédé à la tête de l'Union ont longtemps privilégié une centralisation forte du pouvoir. De l'indépendance à 1991, cette centralisation fut au cœur de la politique du Congrès, parti des pères de la Nation qui devint la principale force politique indienne. [...] En 1991, le gouvernement congressiste de Narasimha Rao lança les réformes économiques qui allaient permettre aux États de s'affirmer : en libéralisant les activités industrielles et les échanges, l'Union autorisait les États à négocier directement avec des investisseurs étrangers et des organismes internationaux. Cette décentralisation a cependant provoqué une mise en concurrence des régions, ce qui a conduit à des disparités en termes de développement et d'accès aux investissements. [...] Le renforcement du *Panchayati Raj* (gouvernement local) par les 73^e et 74^e amendements de la Constitution votés en 1992 a permis le développement d'une démocratie locale.

Si la croissance économique a un temps alimenté l'espoir qu'elle entraînerait tout le pays et sa population vers le développement socio-économique, vingt-cinq ans après le début des mesures de libéralisation, la tendance semble davantage être à l'archipellisation¹ du développement et à l'augmentation des contrastes spatiaux, économiques et sociaux.

Aujourd'hui, l'Inde appartient au groupe des grandes économies mondiales. Avec une croissance record de 7,5 % en 2015 (estimation du Fonds Monétaire International, FMI), elle devrait confirmer sa place au 9^e rang mondial des produits intérieurs bruts (PIB). La politique économique post-indépendance visait la substitution des importations par la production nationale grâce au développement de l'industrie d'une part et grâce à la Révolution verte agricole d'autre part. Si l'indépendance alimentaire était acquise en 1971, l'essor de l'industrie est resté d'abord limité, malgré une politique protectionniste. En faisant le choix de la libéralisation économique à partir de 1991, l'Inde est entrée dans une nouvelle ère, celle de l'émergence.

Les réformes mises en place en Inde dès 1991 ont visé l'intégration du pays à l'économie mondiale par des mesures libérales : diminution des droits de douane, ouverture aux investissements étrangers, suppression des contingents d'importation, etc. La place de l'Inde dans les échanges mondiaux de biens, de services et de flux financiers s'est alors renforcée. Le pays a multiplié par sept ses exportations de biens entre 2000 et 2014 et par neuf ses importations. Ces dernières sont composées pour 40 % de produits pétroliers et de gaz naturel, nécessaires à la croissance indienne, mais qui rendent la balance commerciale fortement déficitaire. Ce déficit est cependant en partie compensé par l'excédent de la balance commerciale des services : le pays occupe le premier rang mondial pour l'exportation de services

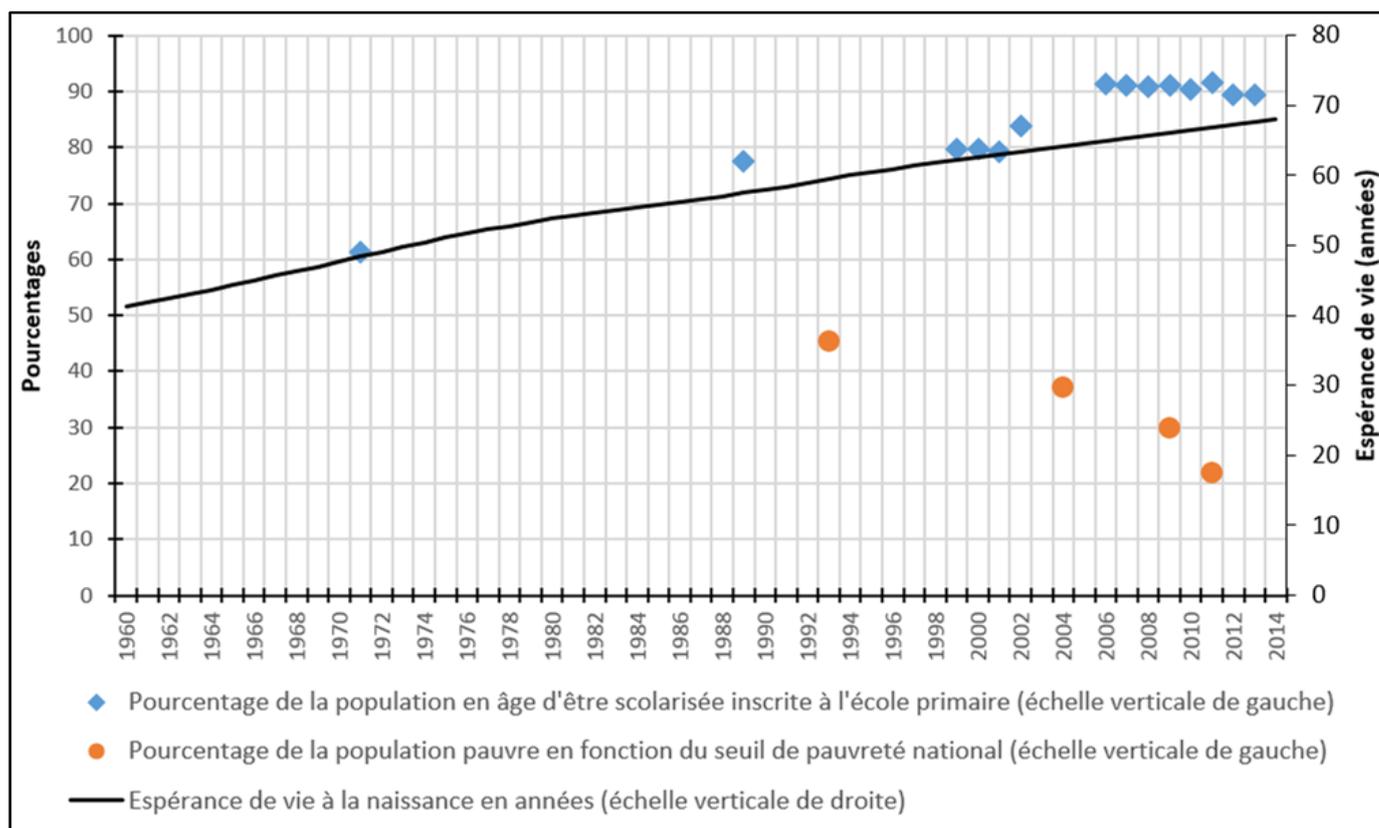
informatiques. [...]

On peut étendre ce constat du poids grandissant de l'Inde dans l'organisation économique mondiale en soulignant l'importance des firmes transnationales indiennes. [...] Le déploiement sur le territoire indien des activités de services à haute valeur ajoutée, destinées principalement à l'exportation, a été facilité par leur concentration dans des zones spécifiques. Les [...] *Export Processing Zones* (EPZ), créées dès les années 1960 et transformées en Zones économiques spéciales (ZES) en 2005, constituent autant de zones franches ouvertes sur le monde.

¹archipellisation : fragmentation

Source : Lucie Dejouhanet, *L'Inde, puissance en construction*, La Documentation photographique, n°8109, janvier-février 2016, p. 5-8.

Document 2 : évolution de quelques indicateurs de développement en Inde



Source : d'après les données du site <http://donnees.banquemondiale.org/>

Questions :

1. Quelles sont les évolutions du système politique de l'Inde depuis son indépendance (doc. 1) ?
2. Identifiez les choix successifs de l'Inde pour son développement économique (doc. 1).
3. Relevez les progrès sociaux réalisés en Inde (doc. 2).
4. Caractérisez la place de l'Inde dans la mondialisation (doc. 1).
5. Identifiez les limites du développement actuel de l'Inde (doc.1 et 2).

Exercice n°3 / Sujet d'étude : les migrations internationales

Document 1 : la globalisation des migrations

On compte aujourd'hui près de 240 millions de migrants internationaux, définis par le département de la population des Nations Unies comme tout individu qui vit dans un autre pays que le sien pour une durée supérieure à un an. [...]

Cette migration internationale est lente et continue : on dénombrait 120 millions de migrants internationaux à la fin du XX^e siècle et ce nombre a doublé quinze ans après. C'est aujourd'hui 3,1 % de la population mondiale qui s'inscrit dans la migration internationale. Mais le plus marquant est la mondialisation et la régionalisation de ce phénomène. Hier, il y avait peu de pays de départ et de pays d'accueil. Aujourd'hui, presque tous les États sont concernés. Et dans chaque région du monde, on compte plus de migrants venant de la même région que de migrants venus d'ailleurs. En Amérique du Sud, la majorité des migrants vient ainsi des pays andins. Aux États-Unis, la moitié est originaire du Mexique et d'Amérique centrale. En Europe, la plupart sont originaires de la rive sud de la Méditerranée (Maghreb, Turquie, Proche-Orient), formant un espace migratoire euro-méditerranéen. En Russie, la plupart des migrants viennent de la CEI (ex-URSS), d'Asie centrale et du Caucase du Sud. En Afrique, un migrant sur deux se dirige vers un pays africain...

Autre fait marquant : le Sud attire. Le Golfe est devenu la troisième région d'immigration du monde, après l'Europe et les États-Unis. De même, les flux s'intensifient vers le Brésil, la Chine, l'Inde, l'Afrique du Sud, mais aussi vers d'autres pays riches en matières premières comme le Venezuela ou l'Angola. À côté des 120 millions de migrants internationaux qui se sont dirigés vers le Nord, essentiellement venus du Sud, le monde compte désormais autant de migrants qui se sont dirigés vers un autre pays du Sud. Si les migrations Sud-Sud sont les plus nombreuses, on compte aussi des migrations Nord-Sud : étudiants à la recherche de travail depuis la crise de 2008, experts, seniors venus s'installer au soleil à la recherche d'une qualité de vie à moindre coût...

Pourquoi et comment migre-t-on ? Une première raison est de faire vivre sa famille restée dans le pays d'origine. Les transferts de fonds des migrants ont ainsi représenté 400 milliards de dollars en 2013, plus de trois fois l'aide publique au développement. Cet argent envoyé aux siens contribue au développement humain (scolarisation des enfants, accès aux soins et à l'eau, à la consommation courante...) et représente une forme d'assurance sociale dans des pays où elle est inexistante. Cependant, il entretient aussi une dépendance permanente à l'égard de la migration et creuse les écarts avec les régions et les familles qui n'ont pas d'émigrés.

Le regroupement familial est également devenu un facteur très important de migration.

Quand les allers et retours sont rendus plus difficiles par les contrôles aux frontières et que les migrants ne peuvent effectuer ce qui était autrefois appelé la « noria¹ » - une vie suspendue entre le pays d'origine et le pays d'accueil – ceux qui ont la possibilité de consolider leur statut s'installent et font venir leur famille. Ainsi, le regroupement familial est devenu le flux de migrants annuels le plus important dans les pays européens et aux États-Unis.

Autre ressort de la migration internationale : le manque de perspectives pour des jeunes de plus en plus urbains, scolarisés et qui forment la moitié de la population au Sud. Les « harragas² » et autres candidats à un voyage périlleux considèrent que c'est la seule option pour réaliser leur projet personnel : travail, mariage, logement... Ils peuvent également être motivés par le désir de réaliser une odyssée moderne entretenu par la réussite de quelques-uns, par l'offre de voyage des compagnies aériennes mais aussi par des passeurs, ou encore par les médias et les moyens de communication qui donnent à voir et à entendre un ailleurs plein d'espoir. Ce désir de réussite individuelle se rencontre aussi chez les plus qualifiés, qui peinent à trouver dans leur pays un poste à la mesure de leurs compétences. [...]

À ces facteurs d'ordre économique, s'ajoutent les nombreux conflits dont les pays du Sud sont ou ont été le théâtre : Amérique latine, Haïti, Afrique des Grands Lacs, Algérie, Sri Lanka, Iran, Irak, Afghanistan (6 millions de personnes ont quitté ce pays depuis 1979) et maintenant Syrie. Le Haut-commissariat aux réfugiés (HCR) dénombre aujourd'hui 11 millions de demandeurs d'asile et 12 millions de réfugiés statutaires dans le monde, plus 33 millions de déplacés à l'intérieur de leur propre pays. Il faudrait y ajouter les déplacés environnementaux dans les pays pauvres et exposés aux catastrophes naturelles, non considérés comme des réfugiés alors qu'il s'agit de déplacements forcés : leur nombre est estimé à 40 millions et risque fort, sans mesures pour contrer les effets du changement climatique, de se multiplier à l'avenir.

¹noria : terme désignant ici le cycle des allers et retours entre le pays d'origine et le pays d'accueil.

²harraga : terme arabe désignant les migrants clandestins.

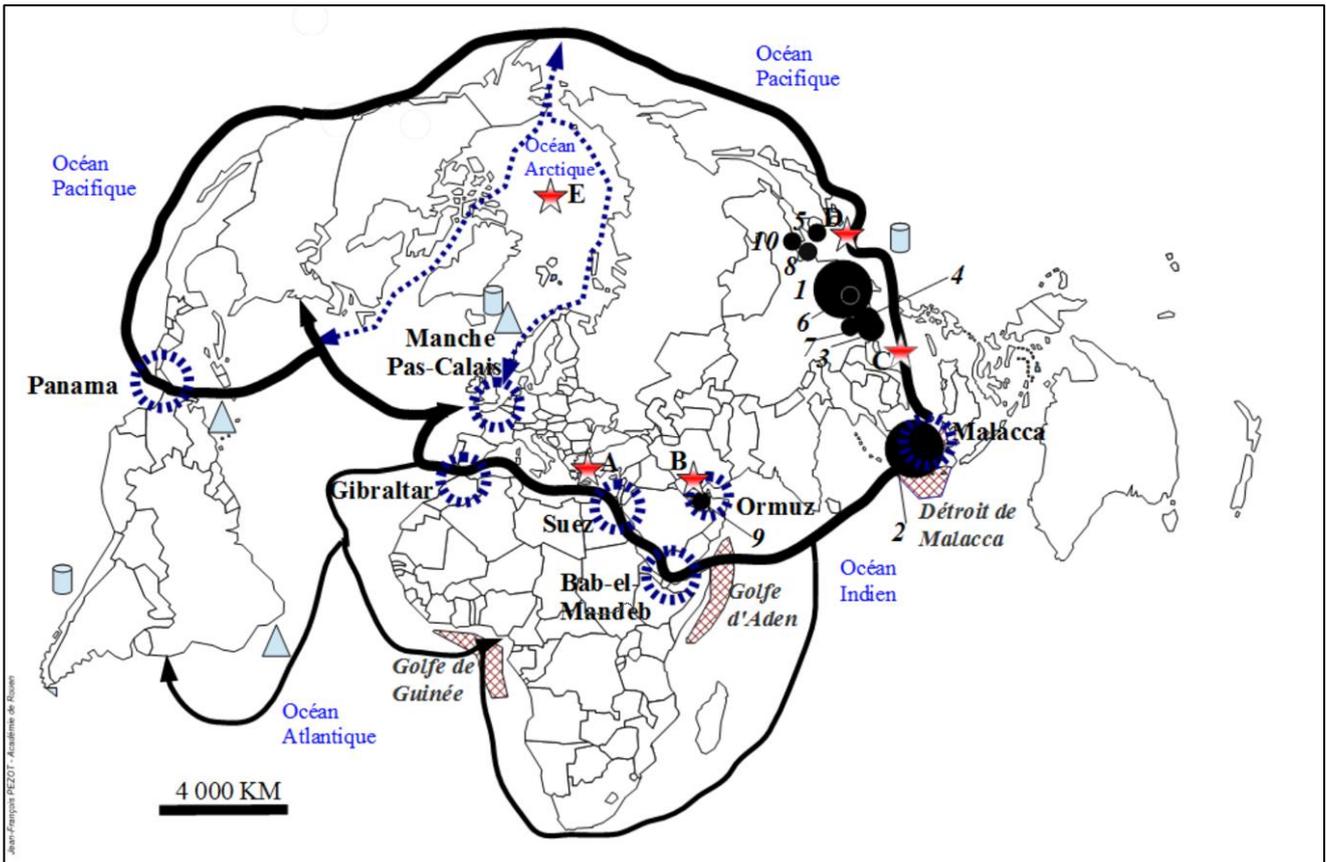
Source : Catherine Wihtol de Wenden, « La globalisation des migrations », *Alternatives économiques*, n°104, février 2015, p. 74-75.

Questions :

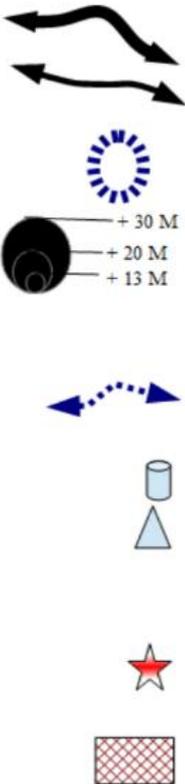
1. Justifiez l'affirmation suivante : il existe des flux migratoires à toutes les échelles.
2. Quelles sont les principales causes des migrations ?
3. Quelle est, selon l'auteur, la conséquence des contrôles aux frontières ?
4. Montrez les effets contrastés des migrations sur les pays d'origine des migrants.

Exercice n°4 / Sujet d'étude : transports et routes maritimes

Document 1 : les grandes routes maritimes



Figurés :



Légende :

1) Le transport maritime :

a) Les routes maritimes et les points de passage obligés :

- Principales routes interocéaniques des porte-conteneurs
- Routes maritimes secondaires

- Les canaux et les détroits les plus utilisés

b) Les 10 premiers ports à conteneurs en 2013 (en millions d'evp)

selon le BMI (bureau maritime international) : 1- Shanghai (33,6) 2- Singapour (32,2) 3- Hong-Kong (22,3) 4- Shenzhen (22,2) 5- Busan (17,6) 6- Ningbo-Zhoushan (17,3) 7- Guangzhou = Canton (15,5) 8- Qingdao (15,3) 9- Dubaï (13,4) 10- Tianjin (13)

2) Des espaces convoités :

a) Routes alternatives en arctique

b) Les ressources :

- zones halieutiques (de pêche) > 10 millions de Tonnes selon la FAO
- zones d'extraction d'hydrocarbures off shore > 200 millions de m³

3) Des espaces conflictuels :

a) Frontières maritimes disputées A- Mer Égée B- Golfe Persique C- Mer de Chine méridionale D- Îles Senkaku E- Océan arctique

b) Principales zones de piraterie (+ de 100 actes de piraterie en 2008 selon le BMI)

Source : Philippe Deboudt (dir.), *Géographie des mers et des océans*, Paris, Armand Colin, CNED-SEDES, 2014, p. 78, 142, 225 et 247.

Document 2 : le poids de la conteneurisation

Si, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la croissance des échanges internationaux de marchandises est supérieure à celle de la production mondiale, c'est en grande partie grâce au transport maritime. Si cette croissance concerne avant tout les produits manufacturés, c'est du fait de la conteneurisation. Hyper-standardisés, les porte-conteneurs transportent des milliers de boîtes identiques, de 20 ou 40 pieds de long, mais remplies d'une infinie variété de marchandises, biens intermédiaires ou de consommation. La taille de ces navires n'a cessé d'augmenter, ce qui a permis d'élargir les économies d'échelle au transport de ces produits. Un nouveau record a été signé en décembre 2014 avec le lancement d'un porte-conteneurs d'une capacité de plus de 19000 EVP¹ pour le compte d'un [armateur] chinois. La conteneurisation a physiquement rendu possible le « lego » mondial de la production et de la distribution. Elle se joue principalement à trois, entre l'Asie orientale, l'Amérique du Nord et l'Europe, ce qui confère aux routes maritimes qui les relient une importance capitale dans le commerce mondial. Néanmoins les routes Nord-Sud ou Sud-Sud ne cessent ainsi de progresser en valeur absolue, tant la croissance des échanges est globale.

Certes, la crise actuelle ralentit les évolutions mais elle ne les bouleverse pas. En assurant plus de 80 % des échanges mondiaux en volume, les transports maritimes, notamment par le biais de la conteneurisation, constituent aujourd'hui l'épine dorsale de la mondialisation.

¹ EVP : Equivalent Vingt Pieds = un conteneur d'une capacité de 38,5 mètres cube.

Source : Antoine Frémont, Anne Frémont-Vanacore, *Géographie des espaces maritimes*, La Documentation photographique, n°8104, mars-avril 2015, p. 5.

Questions :

1. Montrez que les transports maritimes occupent une place centrale dans la mondialisation (doc. 2).
2. Quels espaces les principales routes maritimes mettent-elles en contact ? (doc. 1 et 2).
3. Expliquez le développement de la conteneurisation (doc. 1 et 2).
4. Relevez les freins possibles au développement du transport maritime (doc. 1 et 2).