

*Bien que la notation soit globale et exclue l'élaboration d'un barème détaillé, chacune des deux productions (réponse aux questions et rédaction d'une réponse au sujet), de nature fort différente, doit être prise en compte dans l'évaluation (on peut conseiller au correcteur de considérer que la réponse aux questions compte pour 40% environ dans l'appréciation d'ensemble de l'exercice et que la réponse rédigée au sujet intervient environ pour les 60% restant).*

### **3. Etude d'un ensemble documentaire : Les littoraux, espaces moteurs de la puissance en Asie orientale**

Ce sujet prend place dans la partie du programme consacrée à l'Asie orientale comme aire de puissance en expansion qui comprend une étude spécifique de la mégalopole japonaise. Il prend appui sur un ensemble de cinq documents qui sont majoritairement des croquis. Ils expriment des données spatiales clairement identifiables. Le phénomène étudié est représenté à différentes échelles (locale, nationale, sous-continentale).

**La problématique** ressort explicitement du libellé du sujet. Elle est au cœur de la question du programme :

*« La façade orientale de l'Eurasie apparaît bien comme un espace éclaté en zones littorales, archipels et presque îles s'ouvrant largement sur l'océan Pacifique et ses mers bordières. Bien que ne disposant pas d'une véritable organisation économique intégrée, elle est animée par des courants d'échanges intra-régionaux en pleine expansion, elle constitue une zone de développement maritimo-industriel, à la fois interdépendante et ouverte sur le monde (notamment vers l'Europe et l'Amérique) »* (document d'accompagnement).

**Les indications pour la correction des réponses aux questions de la première partie sont volontairement précises, bien qu'indicatives, compte tenu de la nouveauté de ce questionnement. Les suggestions pour la réponse organisée de la seconde partie sont plus rapides mais ne préjugent pas de la longueur de cette réponse par le candidat.**

#### **Première partie**

##### **1. Quels sont les types d'infrastructures et les systèmes de transports associés au trafic de conteneurs en Asie orientale (doc 1 et 2) ?**

La réponse devra évoquer, en faisant référence aux deux documents, les dispositifs techniques associés à la conteneurisation (vastes terre-pleins pour le transit ou le stockage des conteneurs, navires porte-conteneurs, portiques,...) et montrer qu'elle permet l'intermodalisme (combinaison de plusieurs moyens de transports avec des voies fluviales et terrestres de transbordement complémentaires de la voie maritime). Le trafic de conteneurs s'articule essentiellement autour de quelques pôles majeurs (hubs). Il existe une certaine division du travail entre quelques ports majeurs, qui exercent un rôle de plaque-tournante, et sont dotés de terminaux ultramodernes (photo de Singapour) et les autres ports de la région.

## **2. Relever les différents facteurs qui expliquent la puissance économique de l'Asie orientale (doc 3).**

- La puissance de l'Asie orientale vient d'abord de son poids démographique (main d'œuvre abondante, rôle du marché intérieur pour la Chine),
- le choix d'une politique d'intégration au marché mondial : développement des exportations manufacturières pour répondre à la demande mondiale,
- l'exemple japonais a joué un rôle important,
- la position géographique favorable de plusieurs villes-États sur des routes maritimes majeures.

## **3. Comment la baie de Tokyo est-elle aménagée (doc 4) ?**

On attend quelques observations synthétiques sur les caractères spécifiques de l'aménagement de la baie de Tokyo, espace moteur s'il en est de la puissance économique de l'Asie orientale, parmi lesquels :

- la présence d'une énorme région urbaine qui enveloppe la totalité de la baie et s'étend sur environ 100 km du nord au sud,
- l'ampleur considérable des aménagements proprement littoraux qui s'étirent au long de la baie et aboutissent à un phénomène actuel de saturation,
- la diversité des usages de l'espace littoral. Un effort de classement serait ici apprécié : les infrastructures de transports majeures comme les ports (Chiba, Tokyo, Yokosuka,...) mais aussi un aéroport international (Haneda) ; les zones industrialo-portuaires vouées à l'industrie lourde reposant sur des importations de pondéreux ou aux industries manufacturières fortement exportatrices (automobile) ; les « villes nouvelles » ; les espaces de loisirs (Disneyland). On valorisera la réponse précisant que bon nombre de ces activités sont implantées sur des terres gagnées sur la mer, phénomène clairement visible sur le croquis mais non indiqué dans la légende,
- la présence d'infrastructures de communications audacieuses destinées à relier les deux rives de la baie et liées à l'encombrement de la circulation (*Aqualine Expressway*, futur pont routier).

## **4. Quelles relations peut-on établir entre la fonction portuaire et l'urbanisation (doc. 2, 4 et 5) ?**

La réponse devra comporter quelques éléments parmi ceux-ci :

La fonction portuaire a favorisé la croissance démographique et l'afflux d'activités (services, industries) dans les villes littorales. Elles se développent sur le modèle américain : création de CBD avec gratte-ciels (doc. 2). Elles sont des carrefours reliés à des réseaux de transports modernes (autoroutes, aéroports...) (doc. 4). Elles ont été dotées de zones industrielles ou zones franches et reçoivent de nombreux investissements étrangers (doc. 5).

## **5. Identifier les déséquilibres spatiaux à l'échelle de l'Asie Orientale (doc 1) et à l'échelle de la Chine (doc 5).**

Plusieurs types de déséquilibres sont identifiables. On n'attendra pas une exhaustivité des réponses.

- La localisation portuaire privilégie les côtes du Japon, de la Corée du Sud, de Taïwan, de la Chine littorale et de la péninsule malaise avec Singapour (doc. 1, 5). Il subsiste cependant des portions de littoral qui ne jouent pas un rôle moteur (le littoral de la Corée du Nord par exemple). On observe aussi qu'il existe un « envers » moins dynamique au Japon (doc. 1). En Chine, la région de Canton et de Hong-Kong reste la plus dynamique de la côte chinoise du fait de la présence de zones économiques spéciales (doc. 5).
- De même, la dynamique portuaire est spatialement inégale : tendance à la stagnation au Japon et à Taïwan, forte progression en Chine et en Corée (doc. 1).
- Le document 5 montre un autre déséquilibre spatial majeur entre le littoral et l'intérieur (fortes différences dans le PNB/hab.)

## **Deuxième partie**

**Le candidat dispose pour cet exercice d'une assez grande liberté** puisqu'il rédige sa réponse en se fondant sur les informations extraites des documents **et** sur ses connaissances personnelles. L'essentiel est donc qu'il réponde effectivement à la problématique du sujet en suivant un plan thématique organisé et en veillant à éviter la simple répétition entre les réponses aux questions de la première partie et la réponse organisée de la deuxième partie.

**Il existe plusieurs plans possibles.** Une bonne copie devra notamment insister sur *les manifestations* du dynamisme des littoraux : importance des ports, de l'industrie, des métropoles, concentration des hommes et des activités. Le candidat pourrait ici s'appuyer sur quelques exemples de son choix : l'explosion urbaine et portuaire de Shanghai, le rôle de plaque-tournante de Singapour, l'importance du delta de la Rivière des Perles par exemple.

Un deuxième thème sur *les raisons* qui expliquent cette importance et cet essor peut être envisagé. Il s'agirait ici de souligner notamment le rôle des données physiques : reliefs intérieurs souvent montagnards incitant à un peuplement traditionnellement plutôt littoral, existence d'îles ou de péninsules qui allongent le linéaire côtier. Le choix de l'ouverture et d'une extraversion économique a joué aussi un grand rôle et favorisé les investissements étrangers. *L'existence de disparités régionales* (les littoraux en Asie orientale ne sont pas tous des espaces moteurs, le dynamisme littoral peut pénaliser certaines régions intérieures) devrait, enfin, être prise en considération. La puissance littorale est donc inégale.

A noter que la nature et l'enchaînement des questions constituent ici une aide pour faire émerger des thèmes transversaux.

**On valorisera l'évocation d'aspects du sujet peu présents ou absents de l'ensemble documentaire, par exemple :**

- les aspects négatifs de cette concentration des hommes et des activités : la saturation qui oblige à des avancées de plus en plus coûteuses sur la mer (terre-pleins, îles flottantes), qui entraîne des problèmes de congestion des réseaux de transport ; la pollution de l'eau, de l'air etc.,
- le rôle de la diaspora chinoise sur de nombreux littoraux de l'Asie orientale,
- l'ampleur des migrations de population vers les littoraux, notamment en Chine, comme conséquence du dynamisme industrialo-portuaire,
- le rôle moteur du Japon suscitant des flux de marchandises et de capitaux avec les autres littoraux de l'Asie orientale.