



DISCIPLINE	SECTION(S)	ÉPREUVE ÉCRITE	
Géographie	CG	Date de l'épreuve :	19.09.22
		Durée de l'épreuve :	14:15 - 16:25
		Numéro du candidat :	

**I. Étude de documents** **32 points**

Les questions portent à la fois sur les documents à analyser et sur vos connaissances.

**Question obligatoire :**

1. Quels sont les différents enjeux (environnementaux, économiques et géostratégiques) de l'océan glacial Arctique et comment se traduisent les convoitises des États riverains ? (**Documents 1 et 2**) **17 points**

**Questions au choix : indiquez votre choix par un X dans la colonne à gauche.**

	2. Comment la politique européenne des transports favorise-t-elle la cohésion et l'intégration des territoires européens, ainsi que l'ouverture de l'Union européenne sur le monde ? ( <b>Document 3</b> ) <span style="float: right;"><b>8 points</b></span>
	3. Quels sont les principaux défis à relever par l'Union européenne pour atteindre les objectifs de sa politique des transports ? ( <b>Document 3</b> ) <span style="float: right;"><b>7 points</b></span>

**Ou**

	2. Montrez les succès de la politique européenne d'intégration territoriale ainsi que ses limites en vous basant sur l'exemple de la Bulgarie. ( <b>Document 4</b> ) <span style="float: right;"><b>8 points</b></span>
	3. Décrivez et interprétez le dessin de presse. Quelle est la problématique soulevée par le dessinateur Chappatte ? ( <b>Document 5</b> ) <span style="float: right;"><b>7 points</b></span>

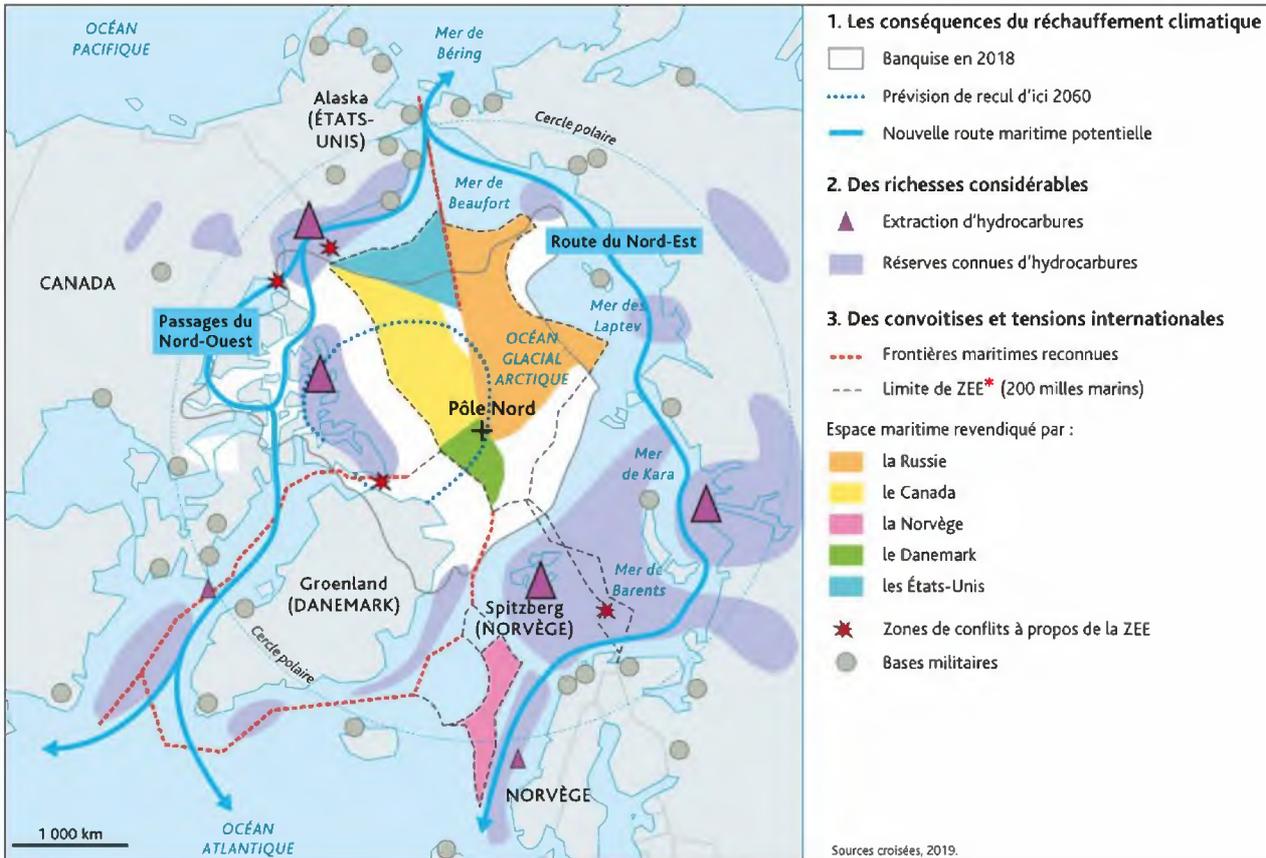
**II. Composition obligatoire** **23 points**

**Montrez les inégalités de développement à toutes les échelles qui accompagnent l'émergence de la Chine. Comment l'État chinois lutte-t-il contre ces inégalités ?**

**III. Forme** **5 points**

Présentation, structure et langue

**Doc. 1 : L'océan glacial Arctique - enjeux et tensions**



Source : Géographie T<sup>le</sup>, Belin, 2020.

**Doc. 2 : L'Arctique, un espace entre fragilité et attractivité**



Kevin KAL Kallaugher, *The Economist*, dessin de presse 2007.

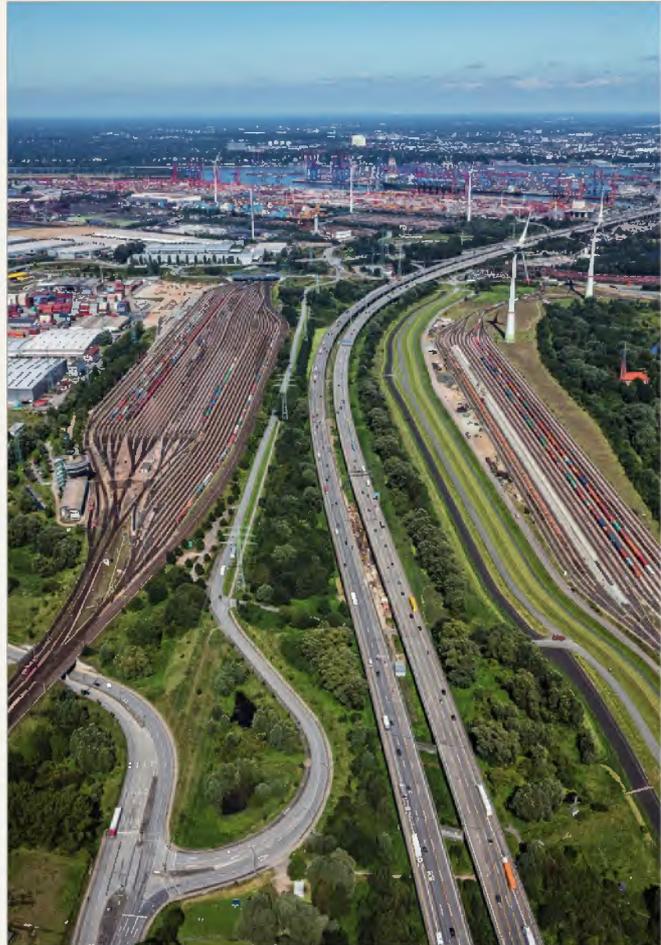
Source : [www.economist.com/the-world-this-week/2007/08/16/kals-cartoon](http://www.economist.com/the-world-this-week/2007/08/16/kals-cartoon) (09.03.2022)

**Doc. 3 : La politique européenne des transports**

Si le transport routier représente encore 80 % des trajets passagers (\*), 194 000 kilomètres de voies ferrées sillonnent l'Union européenne, ainsi que 52 000 kilomètres de voies navigables. Les lignes à grande vitesse continuent à se multiplier. Le transport aérien concerne quant à lui un très grand nombre de passagers : 35 aéroports de l'UE accueillent chacun plus de 10 millions de passagers par an ! (...)

Dans une large mesure, la politique des transports se décide au niveau européen. Il s'agit d'un élément primordial dans le fonctionnement du marché unique. (...) En la matière, la Commission européenne défend une vision libérale, prônant l'ouverture des marchés à la concurrence. (...) À cela s'ajoute la mise en œuvre d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T), destiné notamment à renforcer les investissements dans les infrastructures et à désenclaver les territoires périphériques. (...) Selon le Parlement européen, la stratégie de l'UE vise à « transformer l'actuelle mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et canaux en un réseau de transport unifié intégrant l'ensemble des États membres ». (...) Neufs couloirs (multimodaux) principaux sont identifiés : Atlantique, Baltique-Adriatique, Méditerranéen, Mer du Nord-Méditerranée, Orient-Méditerranée Est, Rhin-Alpes, Rhin-Danube et Scandinavie-Méditerranée. (...)

Outre les enjeux économiques, les transports européens sont évidemment concernés par les efforts environnementaux de l'UE (qui prévoit la neutralité climatique à l'horizon 2050) et des États membres. La « stratégie de mobilité durable et intelligente » présentée en décembre 2020 par la Commission européenne, vise ainsi à réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre issues des transports européens par rapport aux niveaux de 1990. Une ambition forte, qui suggère notamment l'abandon des carburants issus des énergies fossiles.

**Hambourg, plate-forme multimodale**

19<sup>e</sup> port mondial, 3<sup>e</sup> européen

Source : Géographie T<sup>le</sup>, Hatier, 2020.

(\* ) 92,1 % du transport intérieur de passagers et 76,7 % du transport intérieur de marchandises en 2017, selon Eurostat

Sources : La politique européenne des transports en 3 min., par Jules Lastennet, mis à jour le 04.10.2021 par Boran Tobelem.  
Le réseau transeuropéen de transport, publié le 30.01.2021, mis à jour par Valentin Ledroit.  
[www.touteurope.eu](http://www.touteurope.eu) (09.03.2022)

**Doc. 4 : La Bulgarie, une périphérie en cours d'intégration dans l'Union européenne**

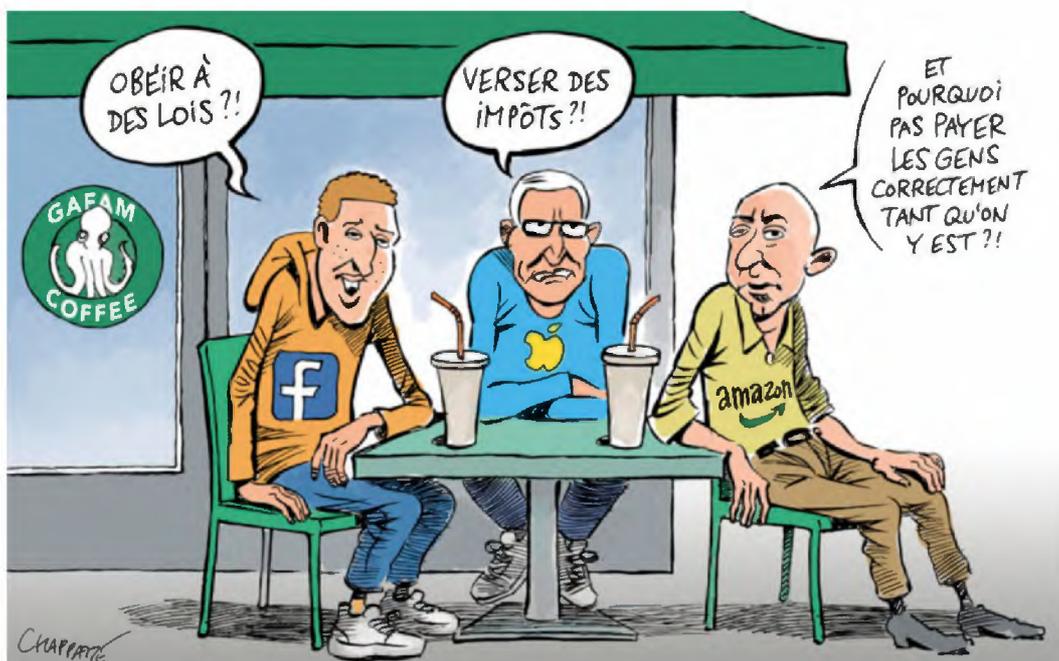
Indicateurs socio-économiques	UE	Bulgarie <sup>1)</sup>
Évolution du PIB réel 2009-2019 (en % par an)	1,6 %	2,3 %
Taux de chômage 2019	6,8 %	5,2 %
PIB/habitant en SPA <sup>2)</sup> 2020	100	55
Indice de Gini <sup>3)</sup> 2019	30,2	40,8
Taux de pauvreté 2019	16,5 %	22,6 %
Coût horaire de la main d'œuvre 2017	26,8 €/h	4,9 €/h

Source : Eurostat

<sup>1)</sup> La Bulgarie a adhéré à l'Union européenne en 2007.

<sup>2)</sup> Le PIB par habitant en SPA reflète le pouvoir d'achat de chaque citoyen. Afin de pouvoir comparer les différents pays de l'UE, on utilise une base 100 correspondant à la moyenne des 27 États membres.

<sup>3)</sup> L'indice ou coefficient de Gini mesure les inégalités de revenus entre les habitants d'un État. Il varie de 0 (égalité parfaite) à 1 (inégalité absolue).

**Doc. 5 : Réguler les géants du numérique**

Dessin de Chappatte dans Le Temps, Suisse, juin 2021

Source : www.chappatte.com (09.03.2022)