

# BACCALAURÉAT TECHNOLOGIQUE

**SESSION 2018**

**SCIENCES ET TECHNOLOGIES DE LA SANTÉ ET DU SOCIAL**

**HISTOIRE – GÉOGRAPHIE**

**DURÉE : 2 HEURES 30**

**COEFFICIENT : 2**

***L'USAGE DE LA CALCULATRICE N'EST PAS AUTORISÉ***

**Ce sujet comporte 11 pages numérotées de la page 1/11 à la page 11/11.**

Avant de composer, assurez-vous que l'exemplaire qui vous a été remis est bien complet.

**PREMIÈRE PARTIE : LE CANDIDAT DOIT RÉPONDRE À TOUTES LES QUESTIONS.**

*10 points*

**SECONDE PARTIE : LE CANDIDAT TRAITERA, AU CHOIX, UN SEUL DES QUATRE EXERCICES PROPOSÉS.**

*10 points*

# PREMIÈRE PARTIE

---

## Questions d'histoire :

1. Quel qualificatif correspond le mieux au monde de 1947 à 1991 :

- a) multipolaire ?
- b) unipolaire ?
- c) bipolaire ?

(1 point)

2. Proposez deux périodes-clefs correspondant aux différentes étapes de la décolonisation de l'Afrique subsaharienne.

(2 points)

3. Justifiez la partie soulignée de l'affirmation du général de Gaulle : « Notre constitution est à la fois parlementaire et présidentielle, à la mesure de ce que nous commandent à la fois les besoins de notre équilibre et les traits de notre caractère ».

(2 points)

## Questions de géographie

4. Définissez la notion de puissance.

(2 points)

5. Caractérissez la mégalopole européenne.

(2 points)

6. Citez deux acteurs spatiaux de la mondialisation.

(1 point)

## SECONDE PARTIE

---

*Le candidat traite au choix un des quatre exercices.*

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

### **Exercice n°1/ Sujet d'étude : l'Espagne : de la dictature à la démocratie et à l'intégration communautaire (1975 à nos jours).**

Document : extrait de François Le Moal, *Diploweb.com*, la revue géopolitique, 3 avril 2009, <https://www.diploweb.com/D-une-Espagne-a-une-autre-d-une.html> (page consultée le 30/11/2017).

Juan Carlos I<sup>er</sup> conduit le pays sur la voie de la démocratie. Il prône la réconciliation nationale et propose la décentralisation aux régions à forte identité culturelle – Catalogne et Pays Basque –, pour éviter toute menace de désintégration du pays et pour que la démocratie ne reste pas à l'état d'embryon. Durant la période de « transition », de 1975 à 1978, il écarte les derniers éléments franquistes et rétablit les libertés fondamentales. Adolfo Suarez, nommé Premier ministre, doit faire reconnaître la monarchie par les partis républicains, car le roi constituera la clé de voûte du nouveau système politique.

[...]

La Constitution adoptée en 1978 précise d'une part, « l'unité indissoluble de la nation » mais, d'autre part, « reconnaît et garantit le droit à l'autonomie des nationalités et des régions qui la composent et la solidarité entre elles ». L'Espagne abandonne de cette manière la devise franquiste « Una, Libre, Grande » (Unie, Libre, Grande), et devient un État régional pour satisfaire les particularismes locaux, comme pour souligner une volonté partagée de tourner la page et se porter résolument vers l'avenir.

L'Espagne souhaite aussi trouver sa place dans l'Europe communautaire et présente sa demande d'adhésion à la CEE dès juillet 1977, quelques temps après le Portugal. L'Espagne, plus que tout, « avait envie d'Europe », et prouvera qu'elle est tout à fait prête à relever le défi, tout d'abord en février 1981, après l'échec du coup d'État du lieutenant-colonel Tejero, puis en octobre 1982 par l'alternance politique et l'arrivée de la gauche au pouvoir. Dès lors, les conditions semblent réunies pour que le pays puisse se redresser économiquement.

Sa candidature s'avère cependant délicate du fait de son poids démographique et économique. Le traité d'adhésion de Madrid est signé le 12 juin 1985 et entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1986. L'Espagne et le Portugal entrent ainsi le même jour dans la CEE. Au cours des négociations, la France manifeste une opinion très favorable à l'entrée de l'Espagne, en étant parfaitement consciente des enjeux, notamment en matière agricole. En revanche, Jacques Chirac émet de sérieux doutes [...], il s'oppose vivement à la manière dont se construit alors l'Europe communautaire et précise que « l'admission de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté soulève, tant pour nos intérêts agricoles que pour le fonctionnement des institutions communes, de très sérieuses difficultés qui doivent être préalablement résolues, sous peine d'aggraver une situation déjà fort peu satisfaisante ». Entre temps, précisément en 1982, l'Espagne adhère également à l'OTAN.

**Questions :**

1. Quel changement politique majeur l'Espagne connaît-elle à partir de 1975 ?
2. Présentez les caractéristiques du nouveau régime qui se met en place à partir de 1975 ?
3. Quelles difficultés l'Espagne rencontre-t-elle lors de sa demande d'adhésion à l'Europe communautaire ?
4. L'Espagne a dû relever de nombreux défis à partir de 1975. Justifiez cette affirmation à partir du document et de vos connaissances.

## Exercice n°2/ Sujet d'étude : Berlin : une ville dans l'histoire, de 1945 à nos jours.

### Document 1. Berlin : une ville à lire

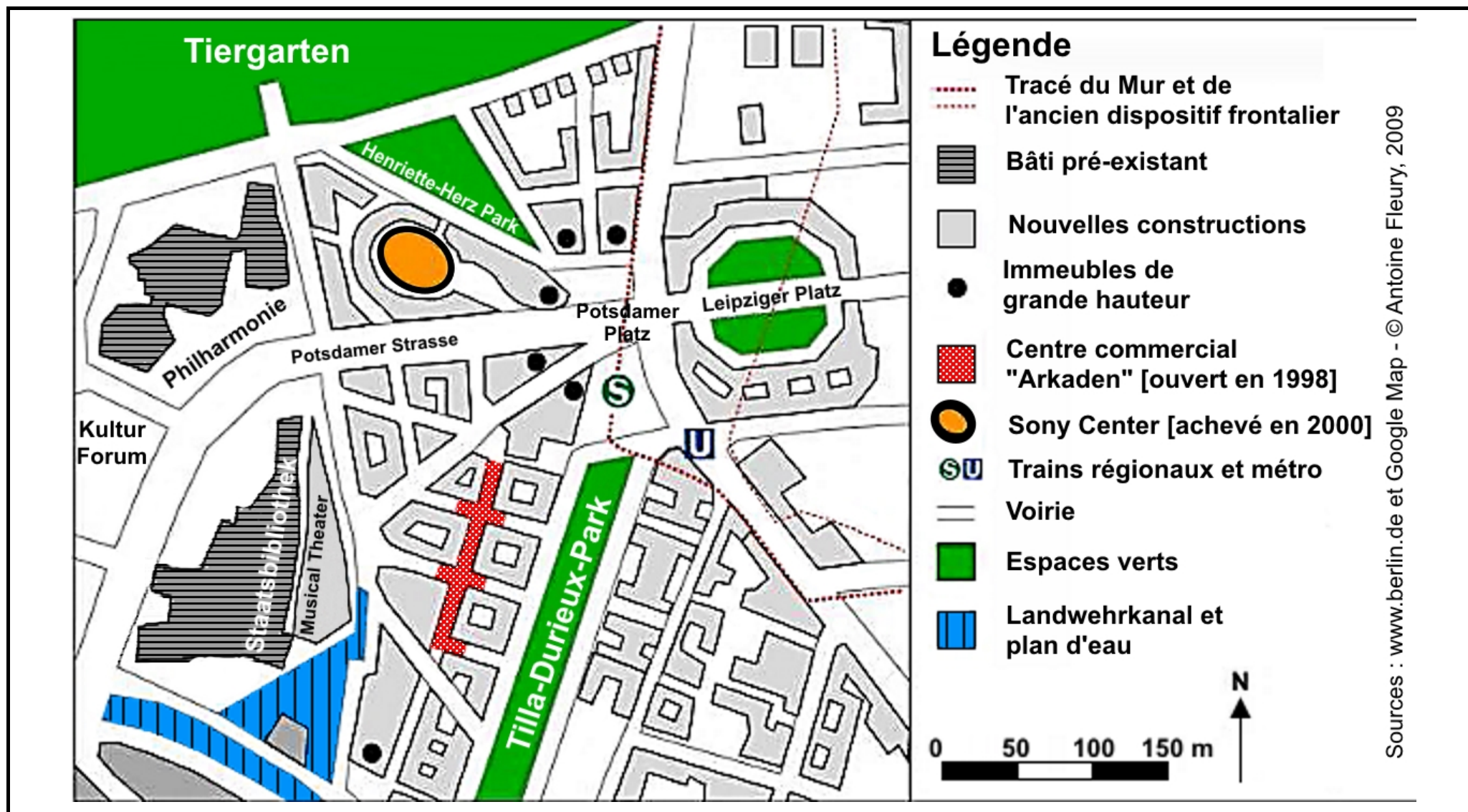
À la fin de la guerre, le centre de la ville est en ruines et détruit à 70 %. Administrativement, il est divisé en quatre secteurs. En 1961, la construction du Mur débute. Avec sa destruction en 1989, cela a été un choc énorme pour la ville, pour les deux côtés, l'Est comme l'Ouest. Dans le contexte de division, Berlin-Ouest était devenu un archipel à l'intérieur de la RDA, comme [on le voit] avec le ring qui contourne son périmètre. [...] En 1989, après la chute du Mur et la réunification qui s'ensuit, Berlin redevient capitale. C'est de nouveau un choc : la ville doit se remettre en cause, elle est dans une situation tout à fait nouvelle, quarante ans après la séparation en deux blocs. Les autorités locales élaborent alors un Masterplan qui s'oriente vers quelque chose de très simple : revenir au Berlin d'avant la destruction et la séparation de la ville. Il s'agit de reformer les blocs en apparence, de retrouver la continuité des façades, des rues, et surtout – c'est une décision grave mais qui a été prise à ce moment important de l'histoire – d'effacer pratiquement complètement le tracé du Mur. Évidemment, il y a des morceaux du Mur qui ont été sauvegardés, mais une partie seulement. Alors que Berlin a été traversé par un couloir vide très important pour la physionomie de la ville, vous ne pouvez plus voir ce tracé aujourd'hui sur les photos aériennes. Un des premiers projets de l'architecte en chef de la ville, Hans Stimmann, pour ce Masterplan, a été de construire sur des points névralgiques<sup>1</sup> du Mur. Par ailleurs, même si ce plan a conduit à reconstruire beaucoup de blocs, ceux-ci n'ont pas retrouvé leur complexité comme jadis, parce que ce n'était plus des blocs avec des cours intérieures mais des très grands bâtiments avec des façades autour. Après la culture du vide, ici la continuité urbaine était plutôt le leitmotiv<sup>2</sup>. Il faut également mentionner que c'est un programme de restauration, mais qui a été ciblé uniquement sur le centre de Berlin, sur une partie historiquement très importante mais presque infime par rapport au Grand Berlin.

<sup>1</sup> – Points névralgiques : endroits essentiels

<sup>2</sup> – Leitmotiv : ici, choix opéré.

**Source :** Pr. Finn Geipel, architecte au cabinet LIN, professeur à l'université technologique de Berlin et directeur du LIA (Laboratory for Integrative Architecture), *La fabrique de la cité*, 2015, [https://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/FFFD3143869110E3C1257E7D005B6A67/\\$file/finn\\_geipel\\_fr\\_berlin\\_fdlc\\_2015.pdf](https://www.lafabriquedelacite.com/fabrique-de-la-cite/data.nsf/FFFD3143869110E3C1257E7D005B6A67/$file/finn_geipel_fr_berlin_fdlc_2015.pdf).

Document 2. Plan du quartier de la Potsdamer Platz (2009 © A. Fleury).



**Source :** d'après Antoine Fleury, « Potsdamer Platz : l'envers du décor », *Le Mensuel de l'université*, 2009, p. 2, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00472304/document> (page consultée le 30/11/2017).

**Questions :**

1. Quels éléments indiquent que Berlin est une ville divisée entre 1945 et 1989 ?  
(Documents 1 et 2).
2. Comment la réunification allemande se traduit-elle dans le paysage urbain ?  
(Documents 1 et 2).
3. En quoi ces documents nous aident-ils à comprendre que Berlin est une ville dans l'histoire, de 1945 à nos jours ?

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

Document 1. Extrait de Daniel Bastien, *Migrants vers l'Europe : pourquoi cette accélération ? Les Echos.fr*, 4 septembre 2015.

Qu'il s'agisse de l'Europe ou du monde, les causes premières de cette explosion sont à l'évidence les conséquences de la multiplication des guerres et des conflits.

- Syrie. Il est guère étonnant que les Syriens, pris en étau entre la répression féroce de Bachar al Assad et les exactions de Daech, constituent le plus important contingent des candidats au droit d'asile dans l'Union européenne (les deux tiers actuellement). Et leur fuite s'est accélérée : du fait de la progression du groupe État islamique<sup>1</sup> sur le terrain, et parce que s'est évanoui l'espoir des Syriens de voir tomber le régime d'Assad à plus ou moins court terme faute d'intervention occidentale radicale, la fin de la catastrophe humanitaire syrienne n'est pas pour demain. Les chrétiens et Kurdes d'Irak sont dans la même situation.

Mais encore faut-il se méfier d'un effet grossissant, soulignent les observateurs : l'Europe n'est pas aux premières loges de cette migration, loin de là... Ils sont près de 4 millions de réfugiés syriens en Turquie, Liban et Jordanie, selon Amnesty. Il n'empêche : la vie en camp – au mieux... – y est difficile, voire « intenable », reconnaît le HCR<sup>2</sup>. Les pays d'accueil n'en peuvent plus. Et après des mois ou déjà des années de survie dans ces conditions plus que précaires, toujours davantage de réfugiés, souvent éduqués, aspirent de plus en plus à une vie « normale », et décident de partir pour l'Europe – ou ailleurs.

- Libye. La disparition de Kadhafi en 2011, – qui avait passé un accord avec Berlusconi [plusieurs fois président du Conseil des ministres en Italie] et tenait les « vannes » de la migration africaine et proche-orientale vers l'Europe du Sud –, ajoutée à la guerre civile déclenchée entre les deux coalitions au printemps 2014 qui a encore aggravé la

situation interne, et à la pénétration du pays par l'EI, ont fait de la Libye le royaume du chaos... et le paradis des passeurs et trafiquants. Et offre une porte grande ouverte sur le flanc sud de l'Europe.

En Syrie comme en Libye, la stratégie des pays européens aura de ce point de vue « structurellement » failli.

- Afghanistan. La perspective d'un retrait total de l'OTAN du pays, et les risques d'assaut des talibans sur Kaboul et sur certaines régions qu'il laisse entrevoir, liés à l'État de délabrement de l'État afghan, multiplient là-bas aussi actuellement les candidats à l'exil.

[...]

Il est clair que les tentatives de barrer la route terrestre aux migrants et aux réfugiés entre la Turquie et la Grèce les ont réorientés vers la voie maritime, d'autant que les îles grecques du Dodécanèse (Los, Lesbos, Samos...), au large de la Turquie, n'en sont parfois éloignées que de quelques kilomètres. Les passeurs, en Libye comme en Turquie, ont au fil des ans bâti sur ces nouvelles routes du désespoir une véritable, florissante, et redoutable industrie. Extrêmement lucrative, l'« offre » des passeurs n'a cessé de croître, et la « demande » de ce nouveau marché n'a cessé de suivre.

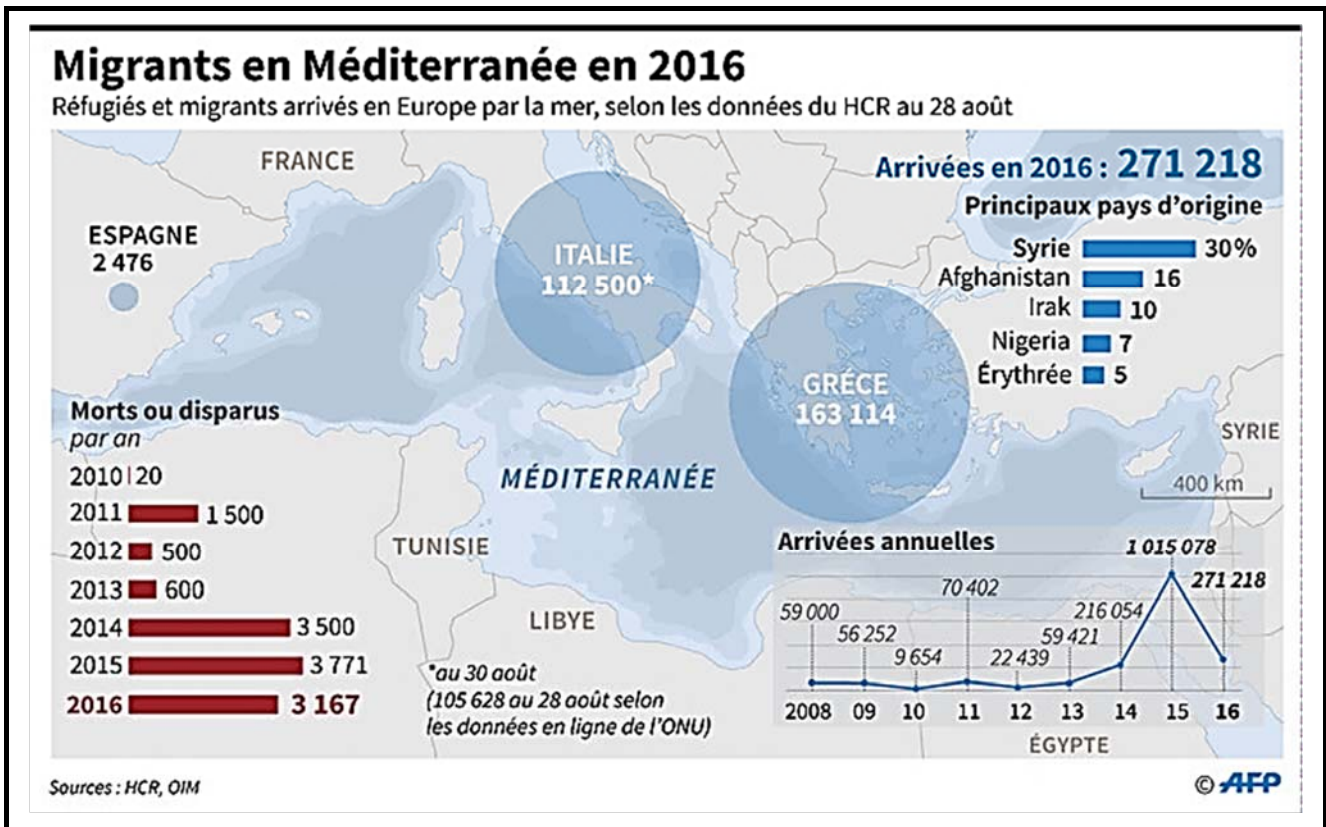
À défaut d'une politique européenne en la matière, et face à des États désemparés, ce sont d'ailleurs au fond les passeurs qui « gèrent » les flux de migrants. Et la machine semble fonctionner actuellement à plein régime, sur mer en Méditerranée orientale et centrale, comme sur terre dans les Balkans.

<sup>1</sup> – Ce groupe, État islamique, abrégé en EI (appelé aussi Daech), est une organisation terroriste, militaire et politique qui est apparue en 2014.

<sup>2</sup> – HCR : Haut-commissariat aux réfugiés.

Source : <https://www.lesechos.fr/monde/europe/021305247399-migrants-vers-leurope-pourquoi-cette-acceleration-1152467.php#H45hWOP1IYH1SBpD.99> (page consultée le 08/01/ 2018).





**Source :** <https://www.la-croix.com/Monde/Europe/Entre-Libye-Italie-sauvetage-migrants-organise-2016-08-30-1200785508>, (page consultée le 9/10/2017).

L'astérisque qui suit le nombre concernant l'Italie est complété en bas de la carte (« \* au 30 août (105 628 au 28 août selon les données en ligne de l'ONU) »).

#### Questions :

1. De quelles parties du monde (continents, régions, ...) proviennent les réfugiés arrivant en Europe par la mer ? (Documents 1 et 2)
2. Quels sont les itinéraires et les risques pris par les migrants ?
3. L'Europe est-elle la destination première des migrants ? Justifiez votre réponse.
4. Quelles sont les raisons qui poussent les migrants à quitter leur pays d'origine ?
5. Dans quelle mesure la situation en Méditerranée est-elle exceptionnelle en 2015 et 2016 ?

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

Document 1. Extrait de *Questions internationales* n°70, Tristan Lecoq, « Ports et transports, Une nouvelle géographie des mers et des océans », novembre-décembre 2014 (p. 10-20).

Depuis vingt ans, les réseaux maritimes de l'économie mondiale connaissent une évolution sans précédent. Les États-Unis importent des biens de consommation et exportent des matières premières. L'Asie produit, consomme, exporte et transporte. Le Proche et le Moyen-Orient fournissent du pétrole. L'Europe élabore et achète des produits à forte valeur ajoutée.

Le transport maritime a été multiplié par trois, en volume, entre 1990 et nos jours. Faible coût, forte productivité, gros volumes transportés, tels sont les ressorts de l'économie mondialisée qui nécessitent des bateaux et des équipages, des constructeurs et des armateurs, de moins en moins européens, même si ceux-ci contrôlent toujours, directement ou indirectement, près de 40 % de la flotte mondiale.

La question du contrôle de la filière maritime par les « vieilles » économies maritimes est posée. Le déclin de leurs chantiers navals au profit de l'Asie est déjà ancien. Leurs compagnies d'armement maintiennent leur activité sous d'autres pavillons. Cependant, les trois premiers opérateurs maritimes mondiaux sont encore européens – le danois Maersk, l'italo-suisse MSC et le français CMA-CGM [...]. De nos jours, la force des armateurs chargeurs<sup>1</sup> tient à l'activité productrice de leurs États d'origine, les pays d'Asie et d'Asie du Sud-Est, au contraire des chargeurs transporteurs<sup>2</sup>, essentiellement européens, qui offrent un service de transport, quelle que soit la nationalité de la marchandise transportée. Ils se sont maintenus en organisant une desserte mondialisée, à partir de quelques ports situés sur l'une des routes mondiales, en s'adaptant à la nouvelle géographie maritime.

[...]

Les routes maritimes mondiales relient dorénavant quatre ensembles principaux en un système de routes mondiales qui font le tour du monde et reflétant la polarisation des richesses.

L'ancienne route longitudinale est-ouest, désormais conteneurisée, cohabite avec de nouvelles routes ou « corridors », du nord-ouest, du nord-est, du sud, en pleine expansion, dans une remise en cause des hiérarchies. De l'Atlantique au Pacifique.

Enfin, les flux immatériels y acquièrent une importance nouvelle – fibres optiques, liaisons sous-marines, transmissions des données –, aux mains de quelques rares grandes entreprises de ce secteur, stratégique et sous-marin.

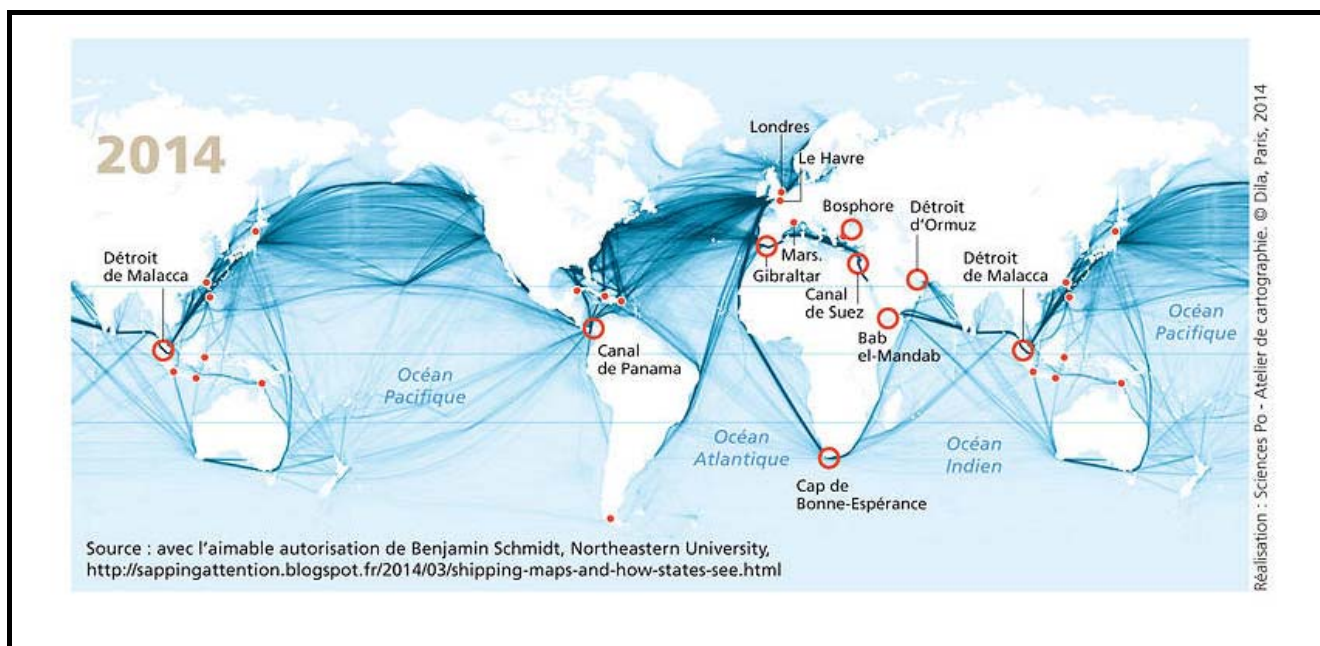
L'intensification et la complexification des réseaux d'échanges par voie de mer, qui se lit sur les cartes, et le basculement du centre de gravité des échanges maritimes vers l'Asie sont au cœur de ces enjeux à la fois vitaux, stratégiques et de puissance.

---

<sup>1</sup> – Armateur chargeur : celui qui exploite un navire en son nom, à partir de son pays d'origine.

<sup>2</sup> – Chargeur transporteur : celui qui offre uniquement un service de transport indépendamment de la nationalité.

## Document 2. Les principales routes maritimes en 2014.



### **Source :**

[http://cartotheque.sciencespo.fr/media/Les\\_principales\\_routes\\_maritimes\\_dans\\_le\\_monde\\_1860\\_1912\\_et\\_2014/1644/](http://cartotheque.sciencespo.fr/media/Les_principales_routes_maritimes_dans_le_monde_1860_1912_et_2014/1644/).

### **Questions :**

1. Montrez précisément que la place de l'Europe a évolué dans les réseaux maritimes internationaux (documents 1 et 2).
2. Comment les acteurs spatiaux du transport maritime s'adaptent-ils à la mondialisation ?
3. Quels sont les enjeux liés aux transports maritimes à l'échelle internationale ? (Documents 1 et 2).