

SESSION 2013

AGRÉGATION
CONCOURS INTERNE
ET CAER

Section : HISTOIRE ET GÉOGRAPHIE

COMMENTAIRE, ANALYSE SCIENTIFIQUE,
UTILISATION PÉDAGOGIQUE DE DOCUMENTS
HISTORIQUES OU GÉOGRAPHIQUES

Durée : 5 heures

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique (y compris la calculatrice) est rigoureusement interdit.

Les candidats doivent obligatoirement composer dans l'option choisie au moment de l'inscription.

Dans le cas où un(e) candidat(e) repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il (elle) le signale très lisiblement sur sa copie, propose la correction et poursuit l'épreuve en conséquence.

De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, il vous est demandé de la (ou les) mentionner explicitement.

NB : La copie que vous rendrez ne devra, conformément au principe d'anonymat, comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé comporte notamment la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de signer ou de l'identifier.

OPTION : HISTOIRE

Les circulations marchandes en Europe (v. 1680 – v. 1780)

Document 1 : Claude-Joseph Vernet, *L'Intérieur du port de Marseille, vu du Pavillon de l'Horloge du Parc*, 1754 (détail).

Document 2 : Routes et trafics de l'Eastland Company à la fin du XVII^e siècle.

Document 3 : Nombre de vaisseaux arrivés à Saint-Pétersbourg (1766-1776)

Document 4 : le voyage de Bonaventure Carret, négociant lyonnais (18 novembre 1766 - 14 octobre 1767)

Document 5 : Lettre de Jacques Borel, négociant alpin, à l'ambassadeur de France à Lisbonne, juillet 1786.

Document 6 : le consul à l'étranger

Document 7 : le choix d'un bon commissionnaire

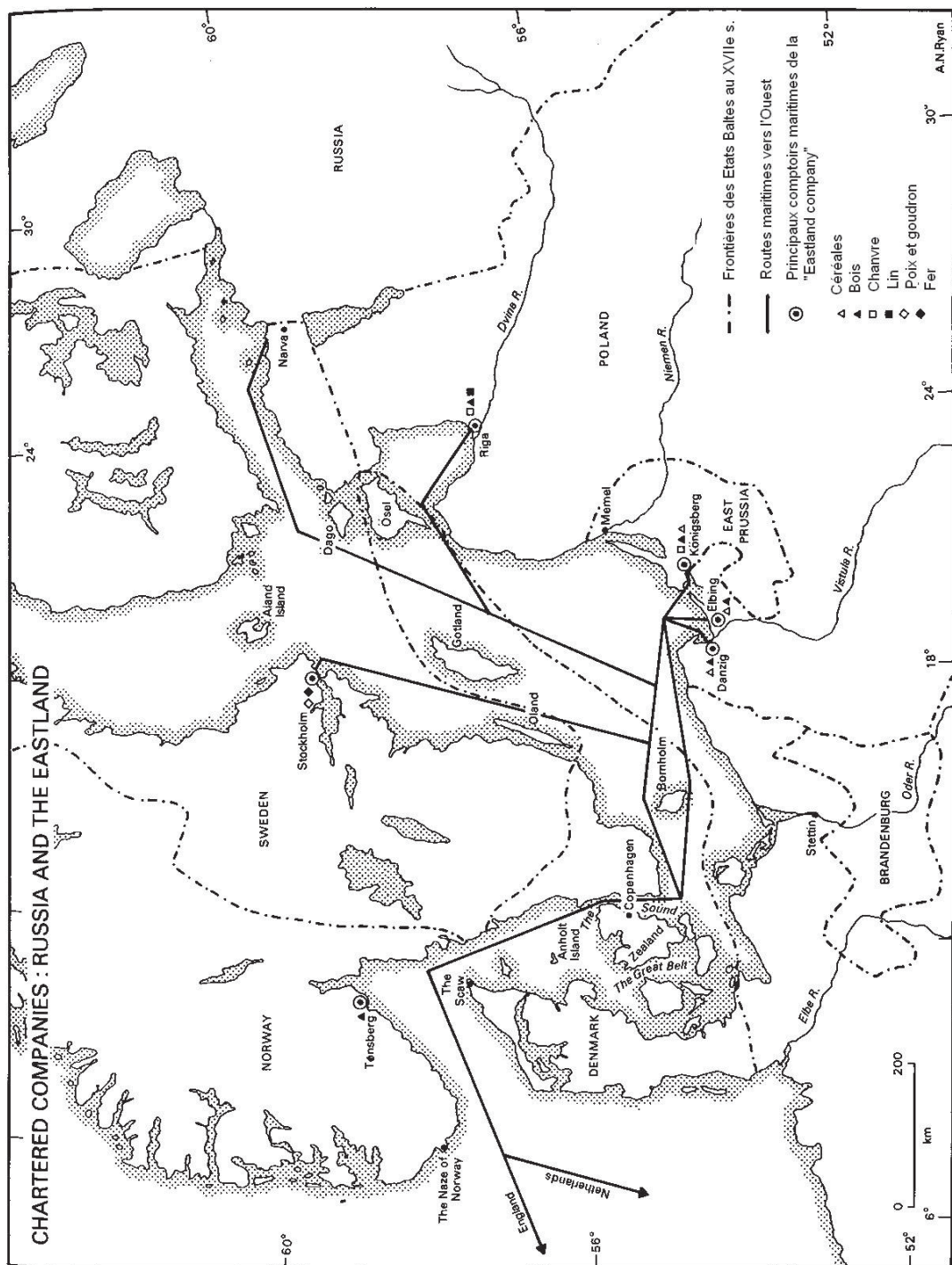
Document 8 : Sinigaglia, vu par Montesquieu

Document 9 : La lettre de change définie par Antoine Furetière

Document1- Claude-Joseph Vernet, *L'Intérieur du port de Marseille, vu du Pavillon de l'Horloge du Parc*, 1754 (détail).



Document 2 : Routes et trafics de l'Eastland Company à la fin du XVII^e siècle.



Source : Andrew Neil Porter, ed, *Atlas of British Overseas Expansion*, Londres, Routledge, 1991, cité par G. Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Atlantique (1680-1780)*, Paris, A. Colin, 1997, p. 123.

Document 3 : Nombre de vaisseaux arrivés à Saint-Petersbourg (1766-1776)

Origine	En 1766	En 1773	En 1776
Anglais	165	326	341
Brêmois	1		
Danois	40	58	40
Dantzikois	2	8	4
Français	1	11	12
Hambourgeois	7	8	2
Hollandais	68	106	81
Lubeckois	51	27	37
Prussiens	5	13	19
Rostockois	34	54	48
Russes	58	37	26
Suédois	25	47	31
Holstein		1	
Espagnols		10	5
Hanovriens		1	
Stralsund			2
Portugais			3

Source : Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1963, p. 361. Cité par G. Le Bouëdec, *Activités maritimes ... op. cit.*, p. 151.

Document 4 : le voyage de Bonaventure Carret, négociant lyonnais (18 novembre 1766 - 14 octobre 1767)



Source : carte tirée de Françoise Bayard, « L'Europe de Bonaventure Carret et de ses associés, marchands lyonnais au XVIII^e siècle », A. Burkardt (dir.), *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2007, p. 84.

Document 5 : Lettre de Jacques Borel, négociant alpin, à l'ambassadeur de France à Lisbonne, juillet 1786.

« Le Sieur Borel est depuis quinze mois en France, et il vient de s'y marier. Il est à la veille de s'en retourner à Lisbonne avec sa femme pour y continuer son commerce, et il emporte avec lui des certificats de religion légalisés par Mgr l'Archevêque de Paris où il est depuis plusieurs mois. Au reste, quoiqu'établi en Portugal il ne s'y est point fait naturalisé. Il y est toujours considéré comme françois et traité si fort en étranger qu'il n'est pas même assujetti aux lois somptuaires du pays [...] il se trouve obligé de partir samedi de Paris avec sa femme pour Rouen, afin de s'embarquer avec une quantité considérable de livres qu'il rapporte avec lui, et que vraisemblablement son arrivée à Lisbonne précédera celle de M. le comte de Bombelles. Il espère également de la bonté du Ministre qu'il voudra bien engager M. l'Ambassadeur à l'honorer de sa protection auprès de la cour de Portugal. »

Source : Arch. nat., AAE, Portugal 116, juin et juillet 1786, mémoire du sieur Borel à Vergennes, cité par Michèle Janin-Thivois, « Du Briançonnais à la mer de paille, itinéraires géographiques et sociaux de colporteurs de *Monnestier de Briançon* au XVIII^e s. », dans A. Cabantous, J.-L. Chappey, R. Morieux, N. Richard et F. Walter, *Mer et montagne dans la culture européenne (XVI^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2011, p. 31-42.

Document 6 : le consul à l'étranger

« CONSULS. Ce sont aussi des officiers du roi, établis en vertu de commissions, ou lettres de provisions de S. M. dans les Echelles du Levant, sur les côtes d'Afrique, de Barbarie, d'Espagne, de Portugal, & des autres pays étrangers, où il se fait un commerce considérable [...].

Les consuls françois sont en relation avec les ambassadeurs, ou envoyés de France, dans les cours dont leurs consulats dépendent.

Ce sont eux qui soutiennent le commerce, & les intérêts de la nation, dont ils sont obligés de prendre le fait & cause en toutes occasions raisonnables [...].

Il y a des consuls, ou vice-consuls de la nation françoise dans les principales villes de commerce d'Espagne, d'Italie, de Portugal, du Nord, & dans toutes, ou presque toutes les Echelles du Levant, & de Barbarie, dont on donnera la liste à la fin de cet article.

Il faut remarquer que les consuls, ou vice-consuls, ne demeurent ordinairement dans ces lieux, que pendant la paix : car lorsque la guerre est déclarée, & que le commerce est rompu, ils sont obligés de se retirer.

Autrefois la France avoit un consul en Hollande, & la Hollande en avoit un en France ; mais par le traité de commerce & navigation, fait entre ces deux nations le 20 septembre 1697, art. 39, il est porté qu'à l'avenir aucun consul ne sera admis de part ni d'autre.

La plupart des nations étrangères, dont le commerce est considérable, ont aussi des consuls de leur nation, à peu près dans les mêmes lieux, & dans les mêmes Echelles que les François, surtout les Anglois, & les Hollandois. Leur jurisprudence consulaire & leurs droits sont à peu près semblables à ceux des François. On distingue ordinairement ces sortes de consuls, en y ajoutant le nom de leur nation. »

Source : *Dictionnaire universel de commerce, contenant tout ce qui concerne le commerce qui se fait dans les quatre parties du monde, ouvrage posthume du sieur Jacques Savary des Bruslons, continué et donné au public par Philémon-Louis Savary*, Genève, Les héritiers Kramer et les frères Philibert, 1744, tome premier, col. 1049-1053.

Document 7 : le choix d'un bon commissionnaire

« L'essentiel d'un bon marchand qui veut négocier avec les pays étrangers, est de faire choix d'un bon et fidèle commissionnaire à qui il puisse en sûreté confier son bien. Il y en a assurément, mais ce sont des phénix qu'il est difficile de rencontrer, parce que pour l'ordinaire, ils consultent beaucoup plus leurs intérêts que ceux de leurs commettants. Le grand soin qu'ils ont de leurs propres affaires fait qu'ils négligent celles qui leur sont confiées, et souvent font exécuter les ordres de leurs correspondants par des apprentis ou commis peu intelligents à ménager les achats et les ventes qui leur sont ordonnés. Cependant, outre cette négligence souvent très préjudiciable et les grosses commissions qu'ils prennent, c'est que, pour l'ordinaire, ils portent leurs achats en compte au-delà du prix naturel et véritable faisant voir dans leur conduite qu'ils ont peu de respect pour les lois humaines et encore moins pour celles de la conscience. »

Source : Pierre Gobain, *Le commerce en son jour, ou l'Art d'apprendre en peu de temps à tenir les livres de compte à parties doubles & simples par débit & crédit*, Bordeaux, chez Matthieu Chappuis, 1702, p. 31.

Document 8 : Sinigaglia, vu par Montesquieu

« Sinigaglia est à 2 postes d'Ancône, et on y va côtoyant toujours la mer. Le port est un revêtement de pierre d'un petit fleuve qui traverse la ville et se jette à la mer. La mer entre dans ce revêtement, et les grosses barques aussi. Le petit fleuve nettoie sans cesse le port. La ville fait actuellement un avancement de ce revêtement dans la mer, afin d'avoir une partie du port où il y ait plus d'eau, et ils l'ont faite aussi étroite que l'autre, afin que le petit fleuve pût le nettoyer : car, dans cette partie de la mer où ils entrent, il y a trois ordres de hauteur d'enfoncement. Les hauteurs empêchent les grosses barques de passer. Or le petit fleuve aplanira tout. Enfin, ce port ressemble à un canal ou à une rue de Venise. Mais il y a des parapets plus larges pour mettre les marchandises.

Sinigaglia a été assez bien fortifiée par les ducs d'Urbin.

Ils y ont établi une foire qui fait l'opulence de la ville, et effectivement les marchands de toutes les nations de cette partie y viennent. Les Grecs y portent des cuirs, des soies et d'autres diverses marchandises de leur pays ; ceux de France et Bucharitz¹, du bois ; ceux de Brescia, du fer ouvré et non ouvré ; ceux de Naples, des vases de faïence, huile, fruits. Le pays fournit du blé. Venise apporte de ses manufactures. Comme ce pays n'est pas loin de la Toscane, il y a une communication par cette foire à une autre qui se fait en Toscane, et, par ces deux foires, les marchandises des deux mers se communiquent.

Les Vénitiens tourmentent cette foire le plus qu'ils peuvent : car elle prospère tous les jours. Comme il n'y a pas de lazaret, ils font courir des bruits, dans le temps de la foire, qu'il y a contagion au Levant, et, à cette occasion, ils défendirent la communication l'année passée. C'est qu'elle fait un tort considérable à Venise. Les marchands aiment beaucoup mieux aller là qu'à Venise : 1° parce qu'on ne leur fait pas de vexations ; 2° parce que les vivres y sont pour rien ; 3° parce que l'on n'y paie aucune douane pendant la foire.

Il y a entre les Sinigagliens et les Ancônitaïns une haine mortelle : c'est que ceux d'Ancône sont jaloux de cette foire et de la prospérité de leurs voisins.»

Source : Montesquieu, *Œuvres complètes*, Le voyage en Italie, 1728-1729 Paris, Le Seuil, 1964, p. 292-293.

¹ Bucharitz , petit port de l'Adriatique au sud de Trieste

Document 9 : La lettre de change définie par Antoine Furetière

« LETTRE DE CHANGE, est une rescription que donne un Banquier ou un Marchand pour faire payer à celui qui en sera le porteur en un lieu éloigné l'argent qu'on luy compte au lieu de sa demeure. Quelques-uns appellent *change sec*, les *lettres de change* qui se donnent sans faire aucun transport de deniers. [...] Les *lettres de change* sont payables ou à lettre veuë, ou à tant de jours de veuë, ou à certain jour nommé & précis, ou à usance, qui est un mois, ou à double usance, qui est de deux mois. Elles sont aussi payables au porteur, ou à son ordre. [...] Les *billets de change* sont différents des *lettres de change*, en ce que les *lettres de change* se font pour argent fourni et reçu effectivement ; au lieu que le *billet de change* est causé pour valeur receuë en une autre *lettre de change* qui est fournie en même temps, ou qu'on promet fournir en certains temps & en certains lieux sur certains Marchands. [...] Tous les tireurs de *lettres* ou *billets de change*, donneurs d'ordres ou d'aval, accepteurs & souscripteurs peuvent être contraints par corps. »

Source : Antoine Furetière, *Dictionnaire universel contenant généralement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, La Haye ; Rotterdam, Chez Arnout & Reinier Leers, 1690, tome I, article « Lettre de change ».

NB : une rescription est un ordre de paiement que l'on donne à un débiteur.

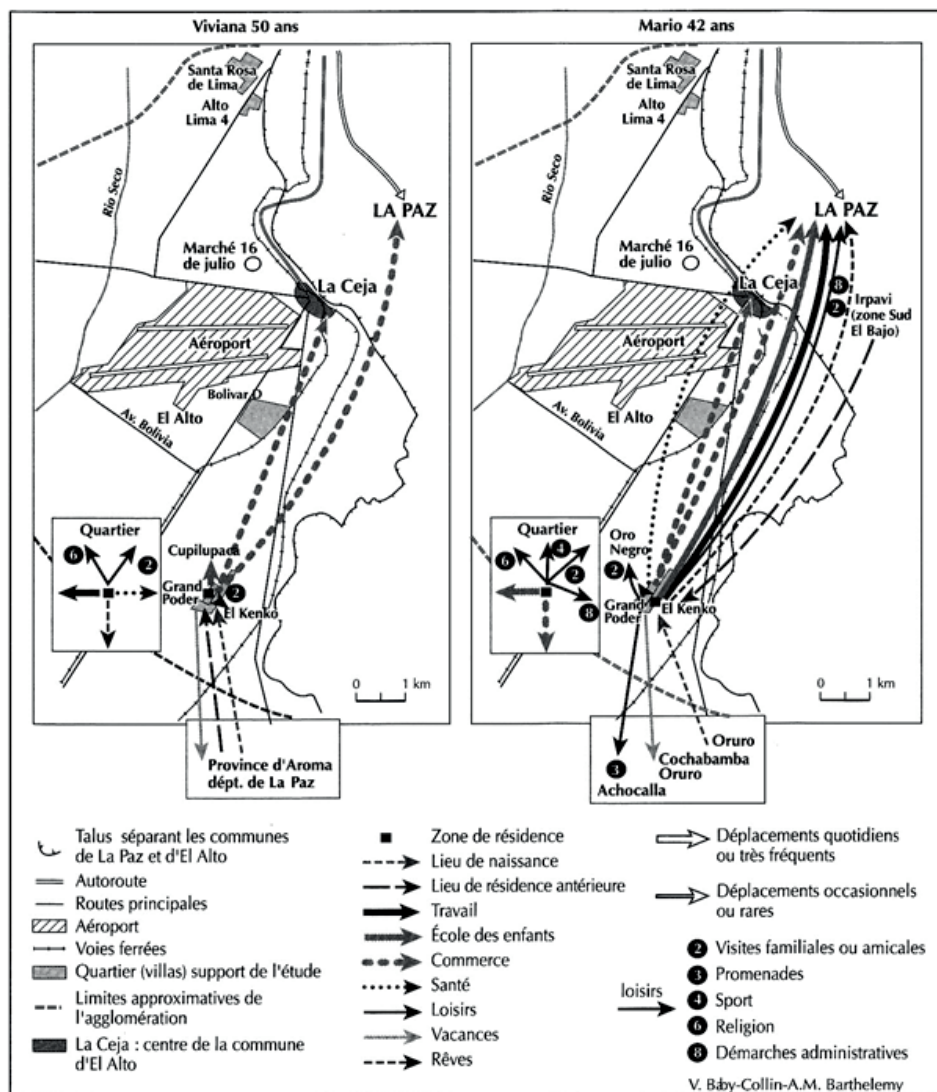
OPTION : GEOGRAPHIE

Mobilités et discontinuités

- Document 1 **Deux exemples de mobilités citadines à La Paz (Bolivie)**
- Document 2 **Quand la ville continue à se développer sans l'infrastructure (Rome)**
- Document 3 **Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux**
- Document 4 **Le passage entre le Mexique et les Etats-Unis au poste frontière de Tijuana**
- Document 5 **L'externalisation du contrôle des frontières européennes**
- Document 6 **Restrictions à la mobilité**
- Document 7 **Les tarifications déconnectées de la distance dans l'aérien**

Document n°1 : Deux exemples de mobilités citadines à La Paz.

Source : carte et texte extraits de V. Baby-Collin, « Des marges dans la ville : mobilités citadines et métissage de l'urbanité » dans G. Capron., G. Cortès, H. Guétat-Bernard, *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*. Paris : Belin, 2005, pp.145-165.



Mobilités quotidiennes et références spatiales de citadins d'El Alto (Viviana) et de La Paz (Mario).

Mario, 42 ans, possède la trajectoire originale et relativement rare d'un Pacénien¹ de classe moyenne, ayant fait des études supérieures, d'origine quechua (sa langue maternelle - il est né à Oruro), qui choisit, il y a 6 ans, de quitter son logement en location de la zone sud de La Paz (la plus huppée) pour s'installer à El Alto afin d'y trouver plus de calme et d'espace, et devenir propriétaire dans l'un des quelques quartiers lotis et équipés de la commune. Il aime le secteur, où il développe une vie amicale et associative importante, notamment liée à ses enfants : il est devenu principal administrateur du collège privé local où deux d'entre eux sont scolarisés (le troisième allant à l'Université de La Paz), et se plaît à évoluer dans un univers où il s'exprime en quechua avec ses voisins. Néanmoins, la carte de ses mobilités le montre, il est Pacénien avant tout : c'est là que se trouvent son milieu professionnel (il est professeur d'économie et consultant à la chambre de commerce), ses activités syndicales, une bonne partie de ses relations et de ses loisirs, c'est là aussi qu'il se soigne, qu'il fait ses courses même si les

¹ Adjectif relatif à La Paz [note du jury]

lieux d'approvisionnement sont variés. Pacénien temporairement exilé à El Alto, il retournera un jour résider dans la vallée où le portent ses aspirations ; l'importance de ses déplacements à La Paz est bien sûr l'un des éléments de ce sentiment d'appartenance, non exclusif d'un investissement dans le quartier alténien² où il a choisi de venir vivre. C'est dans son oscillation entre références et mobilités dans la ville et ancrage dans son quartier de résidence que l'on peut le lire comme individu métis.

L'histoire de Viviana, 50 ans, plus fréquemment déclinée dans l'agglomération, est très représentative des mobilités d'un grand nombre de femmes alténiennes, et des formes de métissage générées par leur investissement spécifique de la ville. Elle illustre la figure de la *chola*³ urbaine, d'origine rurale, n'ayant guère étudié (Viviana n'a fait qu'une année d'école primaire), bien intégrée à l'espace urbain proche de son domicile où se déploie son univers quotidien, sachant utiliser aussi l'agglomération. Venue à El Alto il y a déjà longtemps, directement depuis son village, elle a appris l'espagnol (l'aymara reste sa langue maternelle), et même le quechua, afin de pouvoir communiquer avec tous, ce qui est essentiel à son activité économique, puisqu'elle tient, dans le quartier populaire où elle réside, un stand de vente ambulante de produits divers (sucreries, fruits, boissons). Elle a de bonnes relations avec ses voisins, parmi lesquels se trouvent des membres de sa famille ou de son village d'origine. Bien qu'elle soit locataire (mais son propriétaire lui fait seulement payer l'électricité, il lui en coûte ainsi une somme modique), elle se sent chez elle dans son quartier, où elle va à l'église, assiste aux fêtes. Elle se déplace principalement pour aller faire ses courses à la Ceja, une fois par semaine, mais aussi à La Paz, dans le centre indien, où elle va s'approvisionner fréquemment pour son stand. Ses revenus modestes ainsi que ses charges familiales (elle élève seule ses enfants, dont quatre en bas âge) réduisent ses loisirs. Elle se rend dans son village d'origine - à quelques heures de bus - une fois par an, par tradition et attachement. Se revendiquant aymara avant tout, alténienne de son quartier qu'elle n'envisage pas de quitter, citadine en ce sens, elle est un peu pacénienne de cœur et de pratique. C'est l'ambivalence entre un ancrage alténien fort et des pratiques qui investissent certains lieux, notamment d'intense activité commerciale, de la vallée pacénienne, qui caractérise la *chola*, devenue la figure de proue des marchés de l'agglomération. Elle sait ainsi retourner le stigmate de sa marginalité en instrument de conquête des marchés urbains.

² Adjectif relatif à El Alto [note du jury]

³ Historiquement issue d'un métissage biologique entre une Indienne et un Blanc à l'époque coloniale, la *chola* est aujourd'hui l'Indienne vivant en milieu urbain

Document n°2 : Quand la ville continue à se développer sans l'infrastructure (Rome)

Source : H. Nessi, A. Delpirou « Les politiques de « développement urbain durable » face aux héritages territoriaux. Regards romains sur la coordination transport/urbanisme ». *Flux*, n° 75, 2009 p. 69-79

Le projet romain a suscité à ses débuts beaucoup d'espoirs et d'enthousiasme [...]. Pourtant, en avril 2008, alors qu'une défaite électorale inattendue a mis un terme brutal à quinze années d'administration du centre-gauche, force est de constater les lacunes et les retards dans la mise en œuvre de la « *Cura del ferro* »⁴. Certaines avancées sont incontestables : les usagers ont bénéficié de l'intégration tarifaire sur l'ensemble du réseau de transports en commun de la province de Rome (système Metrebus) ; l'amélioration est sensible sur les deux lignes de métro et la troisième est en travaux. Mais seules la FM [*ferrovie metropolitane*] 1, entre Fara Sabina et l'aéroport de Fiumicino (trajet nord-sud), et la FM 3 (trajet est-ouest), ont été intégralement transformées. Sur toutes les autres lignes, le processus de restructuration est encore embryonnaire et la fiabilité d'utilisation pour les pendulaires demeure limitée : les fréquences et la capacité sont modestes, le matériel roulant est obsolète, les gares sont peu nombreuses et mal insérées dans leur contexte urbain.

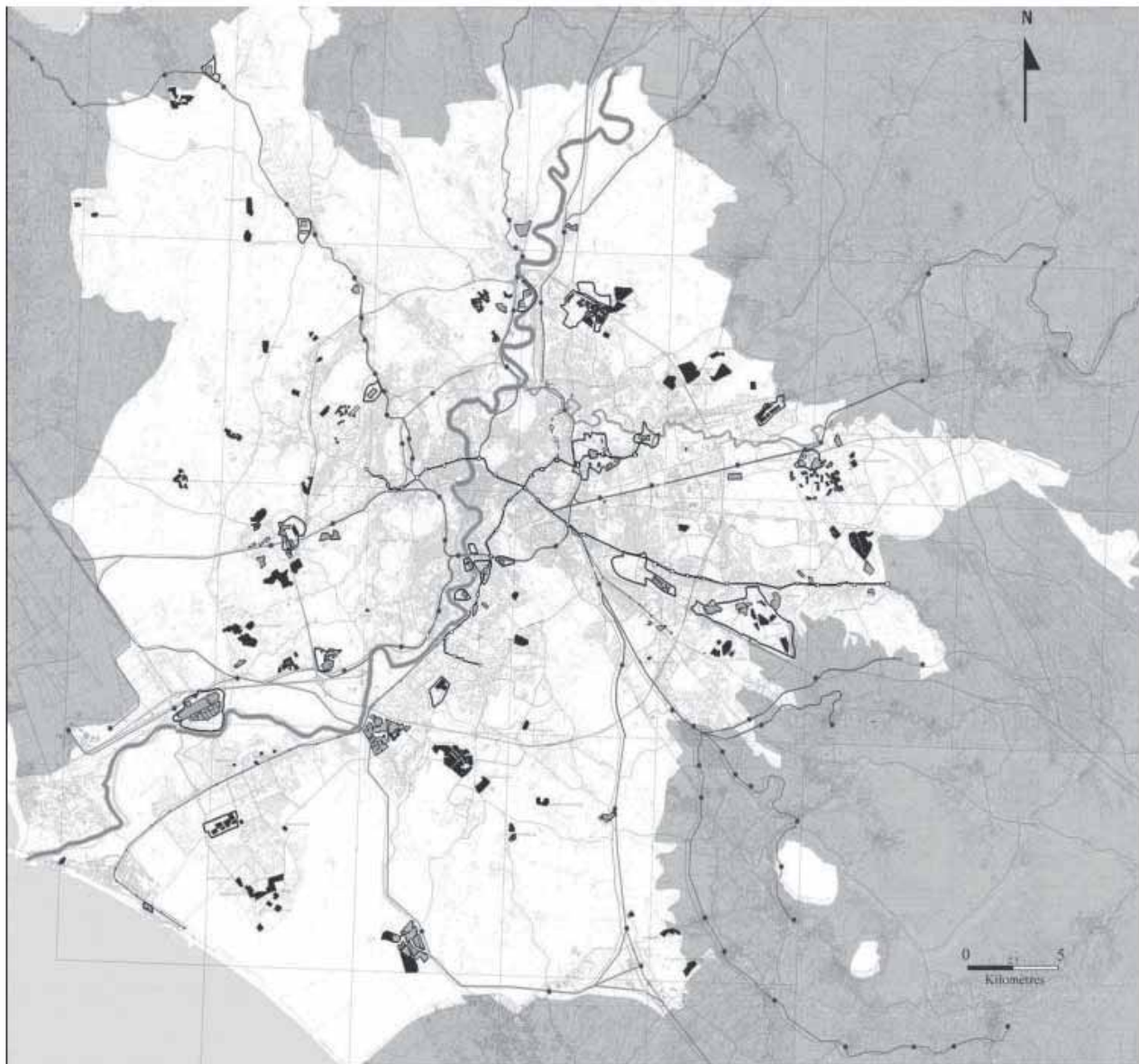
Le bilan est encore plus médiocre au plan de la cohérence entre urbanisme et transport : à l'exception de quelques opérations ponctuelles et de prestige, l'urbanisation autour des gares se fait attendre. Des observations de terrain le long des lignes ou tronçons de lignes modernisés témoignent de la modestie des programmes lancés. Quant aux centralités métropolitaines sur l'anneau ferroviaire, l'urbaniste Berdini, chef de file du courant « contre-réformiste » et membre de l'association écologiste « *Italia Nostra* », affirme que « pas un seul mètre carré de bureau ou de résidence n'y a été construit » (entretien, 2007). [...] Comme le rappellent avec vigueur plusieurs associations de défense de l'environnement, l'écueil est que depuis la fin des années 1990, alors que la restructuration des lignes ferroviaires s'est ralentie, l'activité édilitaire s'est poursuivie à un rythme soutenu dans la périphérie de la ville – et souvent loin de toute gare ou station.

La consultation attentive des documents d'urbanisme montre que la correspondance entre les gares du nouveau réseau métropolitain et les futurs pôles d'urbanisation est en réalité partielle et lacunaire. En effet, de nombreux programmes éditaires ou tertiaires, intégrés dans le PRG [*Piano Regolatore Generale*] sous la forme d'« *ambiti a pianificazione già definita* » (secteurs à planification déjà définie), sont localisés sans rapport avec les infrastructures ferroviaires. Éparpillées sur le territoire romain, ces opérations immobilières au statut souvent dérogatoire correspondent à l'héritage du Plan régulateur de 1965. [...] La gestion de cet héritage a été au cœur de la stratégie dite « réformiste » des municipalités de centre-gauche depuis 1993. En effet, confrontées à la faiblesse de leurs moyens fonciers, financiers et juridiques, prenant acte tant du rôle incontournable du secteur privé dans la dynamique urbaine que de la difficulté chronique de la planification traditionnelle à encadrer les transformations du territoire, les administrations Rutelli (1993-2001) et Veltroni (2001-2008) ont misé sur la négociation avec les propriétaires. [...]

Ce modèle s'est traduit par le développement de formes inédites de planification négociée et d'urbanisme contractuel. [...] Ces négociations ont été facilitées par l'utilisation d'un nouvel instrument urbanistique créé en 1988 et initialement destiné à la coopération entre administrations

⁴ la « *Cura del ferro* » (ou « thérapie du chemin de fer ») désigne un programme de modernisation des infrastructures romaines de transport ferré à moyen et long termes. Toutefois, la *Cura* n'est pas qu'un simple projet technique. De fait, l'ambition proclamée de la Commune est d'« inverser le processus pathologique d'urbanisation anarchique et de croissance spéculative, en faisant de la modernisation des réseaux l'outil du développement et de l'aménagement urbains durables à l'échelle métropolitaine » (Comune di Roma, 2004, p. 9).

publiques, l'« accord de programme ». [...] Selon la Commune, le recours aux accords de programmes, indispensable dans l'attente d'une nouvelle loi nationale sur l'urbanisme, a permis de : s'insérer dans un marché foncier contrôlé par les grandes sociétés immobilières ; limiter l'appétit désordonné du secteur privé ; [...] récupérer une partie des rentes foncières issues de la spéculation afin de financer l'équipement de la périphérie romaine. La gauche radicale romaine et les associations de défense de l'environnement y ont vu au contraire le symbole de la dégénérescence de l'urbanisme romain [...]. Il ne s'agira pas ici de trancher ce débat particulièrement vif. On se contentera de constater que les secteurs de développement urbain issus des accords ne se trouvent que rarement à proximité de nœuds d'échange ou de lieux de polarisation ; nombre d'entre eux sont dispersés dans l'*agro romano*, près des grandes infrastructures routières, en contradiction avec les objectifs de coordination transport public/urbanisme.



RESEAU FERROVIAIRE

- Trains de banlieue (lignes FM)
- Métro
- Prolongements du métro prévu par le PRG

LIEUX DE TRANSFORMATIONS URBAINES

- Centralité du nouveau Plan Régulateur
- Constructions récentes ou en cours situées à plus de 500m d'une gare du réseau

- Constructions récentes ou en cours situées à moins de 500 m d'une gare du réseau

Les lacunes de la coordination transport et urbanisation à Rome dans les années 2000

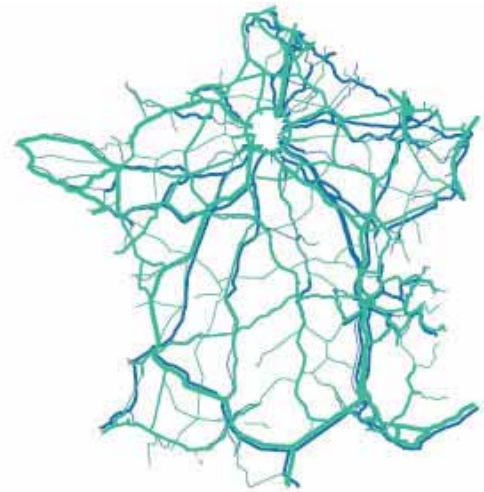
Document n°3 : « Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux »

Source : J.-B. Frégnigny, N. Cattan, « Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux ». *Territoire 2040*, n°3, 2011

Extrait du site Internet de la DATAR : <http://territoires2040.datar.gouv.fr/spip.php?article85>

L'essor des flux de personnes, marchandises, informations transforme en profondeur le territoire national. Reste que la territorialisation de ces mobilités et de ces échanges est aussi difficile que paradoxale : comment dessiner ce qui est, par définition, mouvant ?

Cette carte s'y essaie en montrant l'hyper-mobilité individuelle des espaces périurbains et transfrontaliers ; les trafics des deux principales infrastructures de transport, et les hubs tels les ports, les aéroports et bien sûr, les villes.



Territoire de la mobilité

Inter-urbain

Trafic routier (exprimé en moyenne annuelle de la circulation journalière en 2007)



Trafic ferroviaire (exprimé en nombre moyen de trains par jour en 2008)



Périurbain

Mobilité périurbaine (exprimée par les communes ayant plus de 50 % de ménages bi-motorisés en 1999)



Transfrontalier

Mobilité transfrontalière (exprimée en nombre de travailleurs transfrontaliers en 2008)



Porte d'entrée

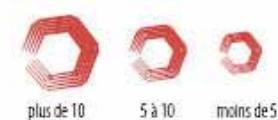
Entrepôt de la grande distribution en 2007 (exprimé en surfaces cumulées d'entrepôts par commune)



Grand port maritime (exprimé en millions de tonnes de marchandises en 2006)



Aéroport dont le trafic est supérieur à 2 millions de passagers par an en 2008



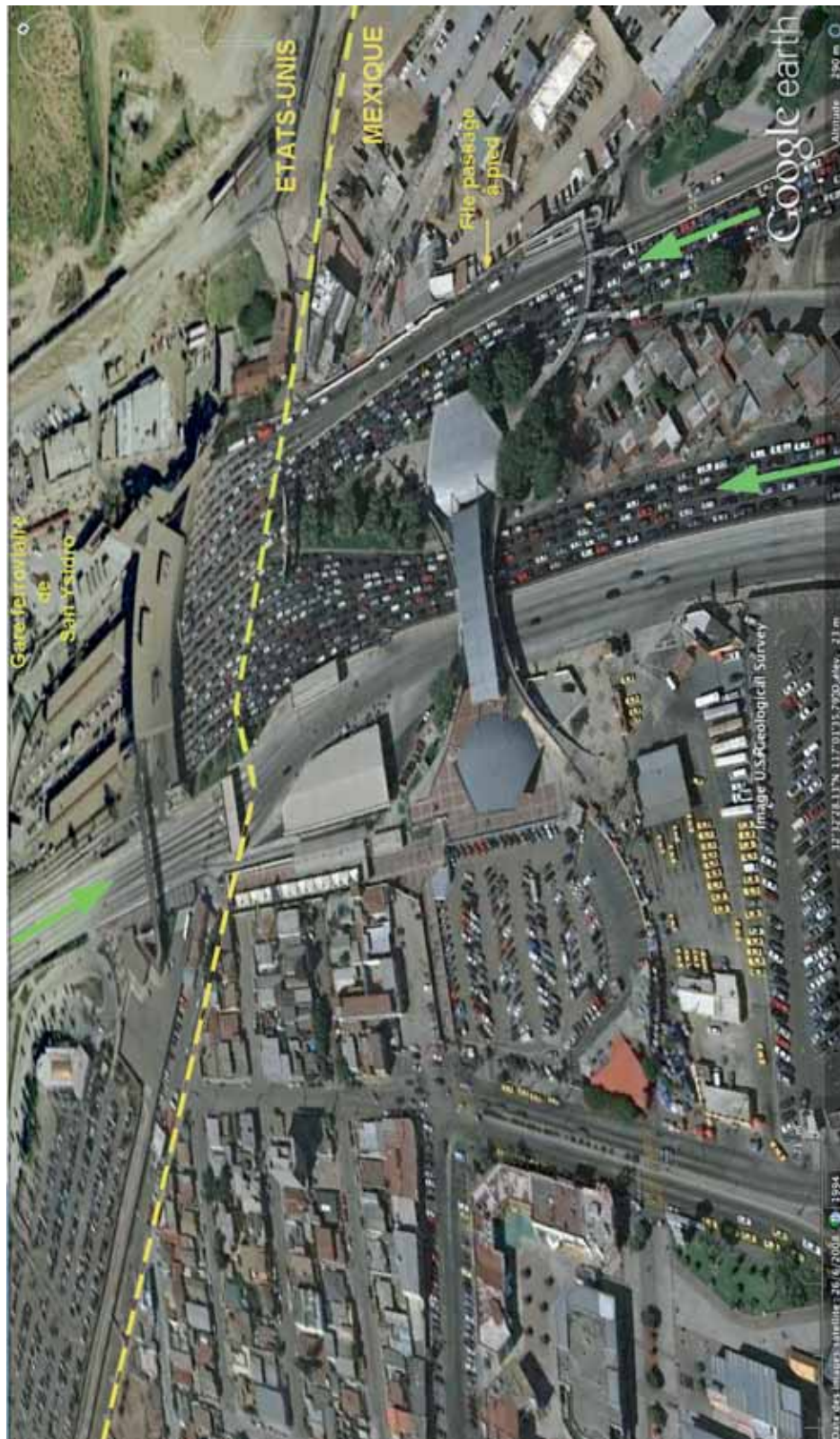
Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'Etat, installés sur de vastes sites portuaires. Ils ont vocation à exercer leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre. Ils traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises. Ce type de statut, créé en 2008, remplace, pour les principaux ports maritimes, celui de port autonome.



Document n°4 : Le passage du poste frontière de Tijuana (Etat de Basse-Californie)

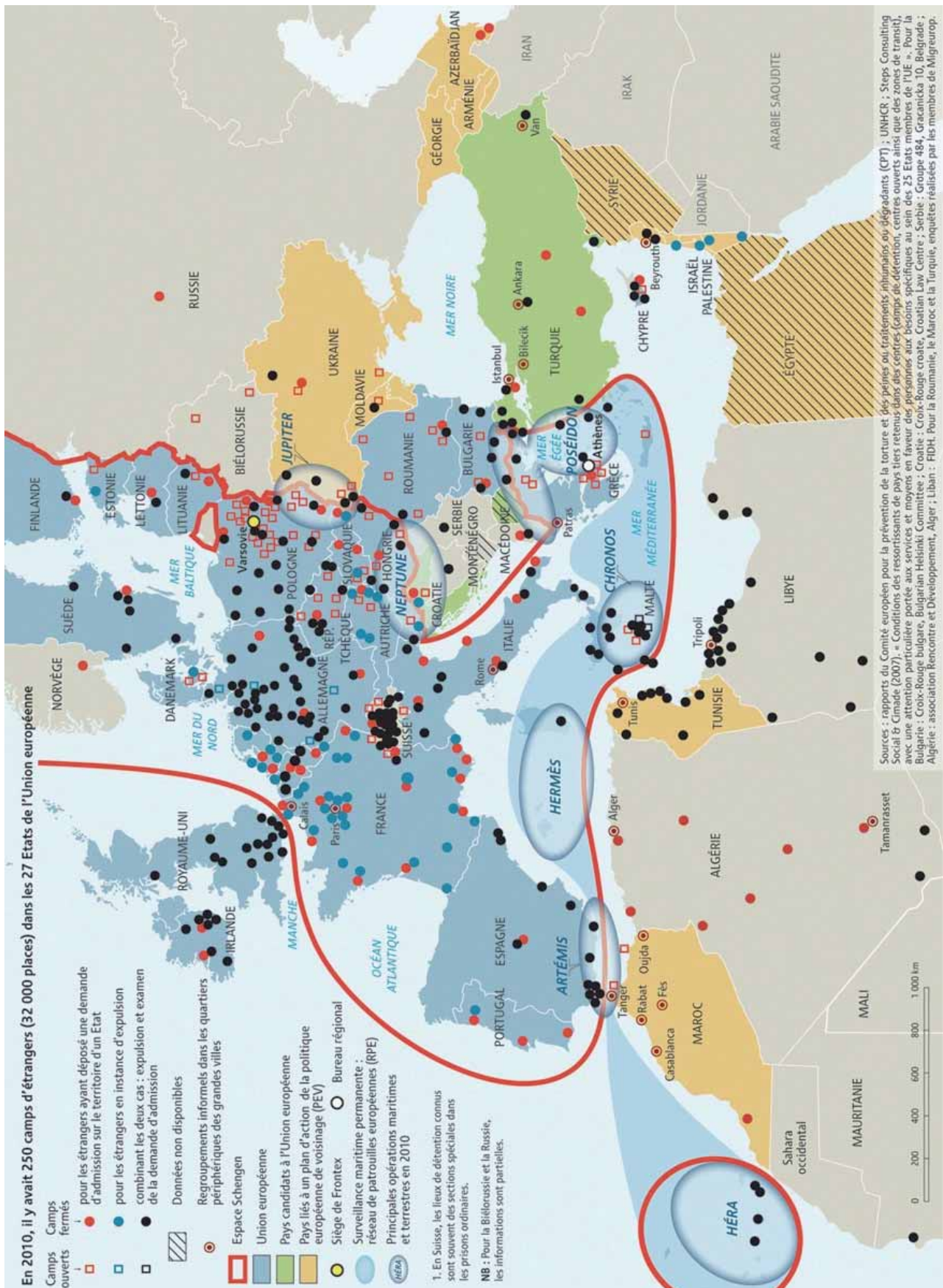
Source : extrait d'une image Google Earth (date des images satellites : 26 juin 2008)

Les indications en surlignage jaune et vert n'ont qu'une vocation de repérage et d'aide à la compréhension du document (flèches vertes = sens de circulation) sans vouloir induire le commentaire dans un sens particulier.



Document n°5 : « L'externalisation du contrôle des frontières européennes »

Source : carte de O. Cochard publiée dans le *Monde diplomatique*, juin 2010. Extrait de O. Cochard, « Les camps d'étrangers, symboles d'une politique », *Visions cartographiques*, juin 2010, <http://blog.mondediplo.net/2010-06-01-Les-camps-d-etrangers-symbole-d-une-politique>



Document n°6 : Restrictions à la mobilité

Source : PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement), *Rapport mondial sur le développement humain 2009. Lever les barrières : mobilités et développement humain*. Genève, PNUD, 2009, p. 44

Plus d'un tiers des pays imposent des restrictions à la liberté de se déplacer

Restrictions aux déplacements intérieurs et à l'émigration par catégorie d'IDH

Restrictions à la mobilité, 2008

Catégories d'IDH	Le plus restrictif	1	2	3	Le moins restrictif	Total
IDH TRÈS ÉLEVÉS						
Pays	0	3	1	3	31	38
Pourcent (%)	0	8	3	8	81	100
IDH ÉLEVÉ						
Pays	2	4	4	10	27	47
Pourcent (%)	4	9	9	21	57	100
IDH MOYEN						
Pays	2	13	24	27	16	82
Pourcent (%)	2	16	29	33	20	100
IDH FAIBLE						
Pays	2	5	13	5	0	25
Pourcent (%)	8	20	52	20	0	100
TOTAL						
Pays	6	25	42	45	74	192
Pourcent(%)	3	13	22	23	39	100

Source: Freedom House (2009).

Document n°7 : « Les tarifications déconnectées de la distance dans l'aérien »

Source : J. Varlet, P. Zembri, *Atlas des transports. Les paradoxes de la mise en réseau du monde*, Paris, Autrement, 2010, p.39

