

SESSION 2022

**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.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

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

Tournez la page S.V.P.

A

INFORMATION AUX CANDIDATS

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie.

Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

Concours interne de l'Agrégation de l'enseignement public :

- **Commentaire en géographie :**

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAI	1000C	103	0369

- **Commentaire en histoire :**

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAI	1000C	103	0370

Concours interne du CAER / Agrégation de l'enseignement privé :

- **Commentaire en géographie :**

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAH	1000C	103	0369

- **Commentaire en histoire :**

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAH	1000C	103	0370

OPTION HISTOIRE

COMMENTAIRE DE DOCUMENTS :

Sujet : Exercer le pouvoir dans les monarchies française et britannique et dans leurs colonies américaines au XVII^e siècle

Liste des documents :

Document 1 : Portraits équestres de Charles I^{er} d'Angleterre et d'Oliver Cromwell, gravés par Peter Lombart d'après le portrait de Charles I^{er} par Anton Van Dyck, vers 1655.

Document 2 : Frontispice du *Léviathan*, de Thomas Hobbes, 1651.

Document 3 : Le renforcement de la frontière française (1648-1697), tiré de François Bluche dir., *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990.

Document 4 : Médaille frappée en 1659 à l'occasion de la paix des Pyrénées.

Document 5 : Extrait du Mémoire pour servir d'instruction au Sieur de Barillon, ambassadeur extraordinaire de Sa Majesté auprès du Roi de la Grande-Bretagne, août 1677, dans *Recueil des Instructions données aux Ambassadeurs et Ministres de France depuis les Traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française*, t. XXV : Angleterre, J. J. Jusserand éd., t. 2 : 1666-1690, Paris, De Boccard, 1929, p. 236.

Document 6 : Éléments de correspondance entre la Cour et le gouverneur général de la Nouvelle-France.

A : Cité dans G. Harvard et C. Vidal, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, coll. Champs, 2014 (2003), p. 162-163

B : Cité dans Guy Frégault et Marcel Trudel éd., *Histoire du Canada par les textes*, t. 1 : 1534-1854, Montréal et Paris, Fidès, 1963, p. 54.

Document 7 : Extrait du *Bill of Rights*, 16 décembre 1689.

Document 8 : Extrait des *Mémoires* de Louis de Rouvroy, duc de Saint-Simon, Paris, Sautelet, 1829, vol. 3 [1702], p. 267.

Les documents 5, 6 et 8 ont été transcrits dans l'orthographe originelle

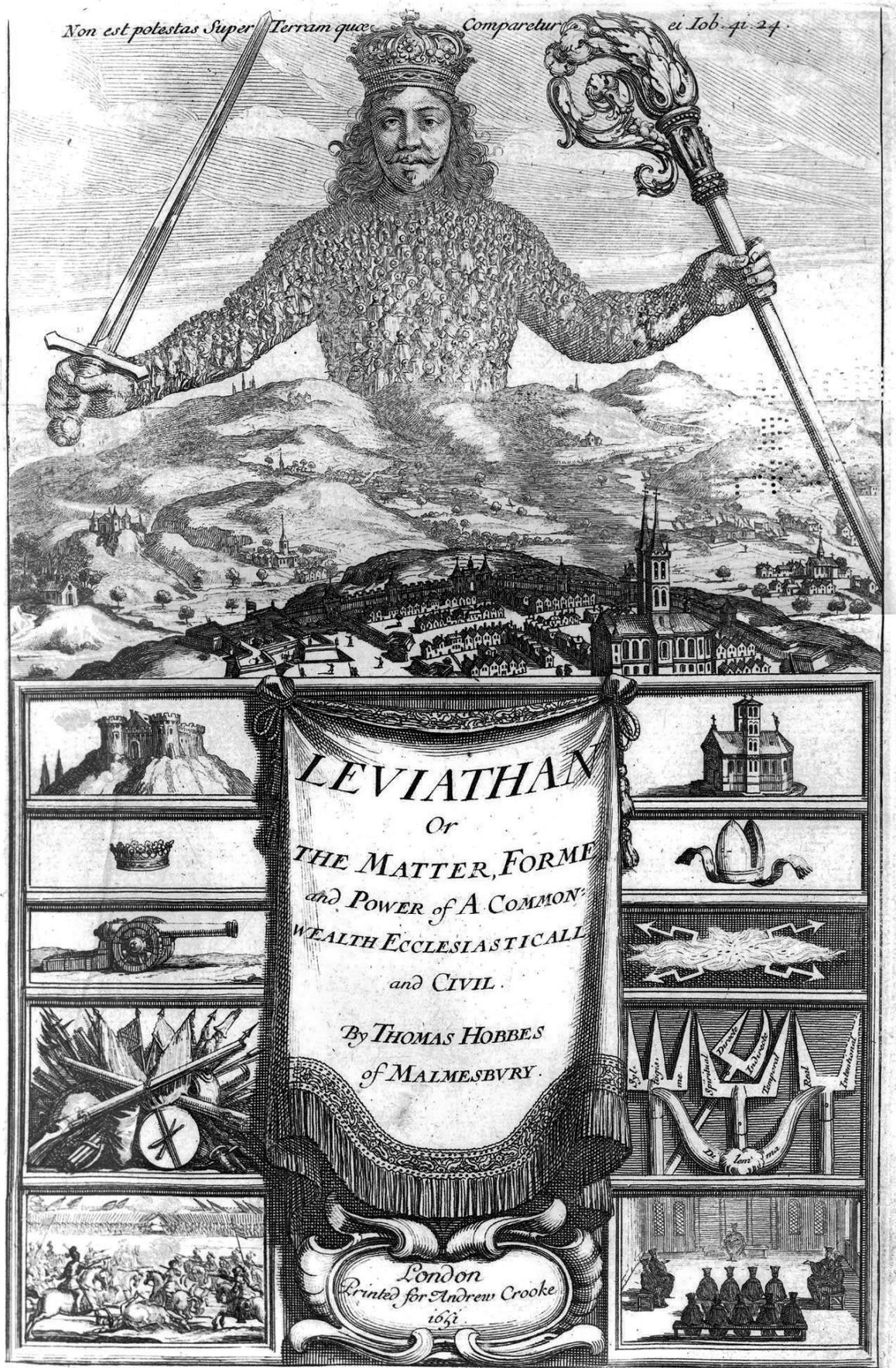
*L'ordre des documents n'a pas de signification particulière.
Le candidat les utilisera librement en fonction de ses propres choix.*

Document 1 : Portraits équestres de Charles I^{er} d'Angleterre et d'Oliver Cromwell, gravés par Peter Lombart d'après le portrait de Charles I^{er} par Anton Van Dyck, vers 1655.

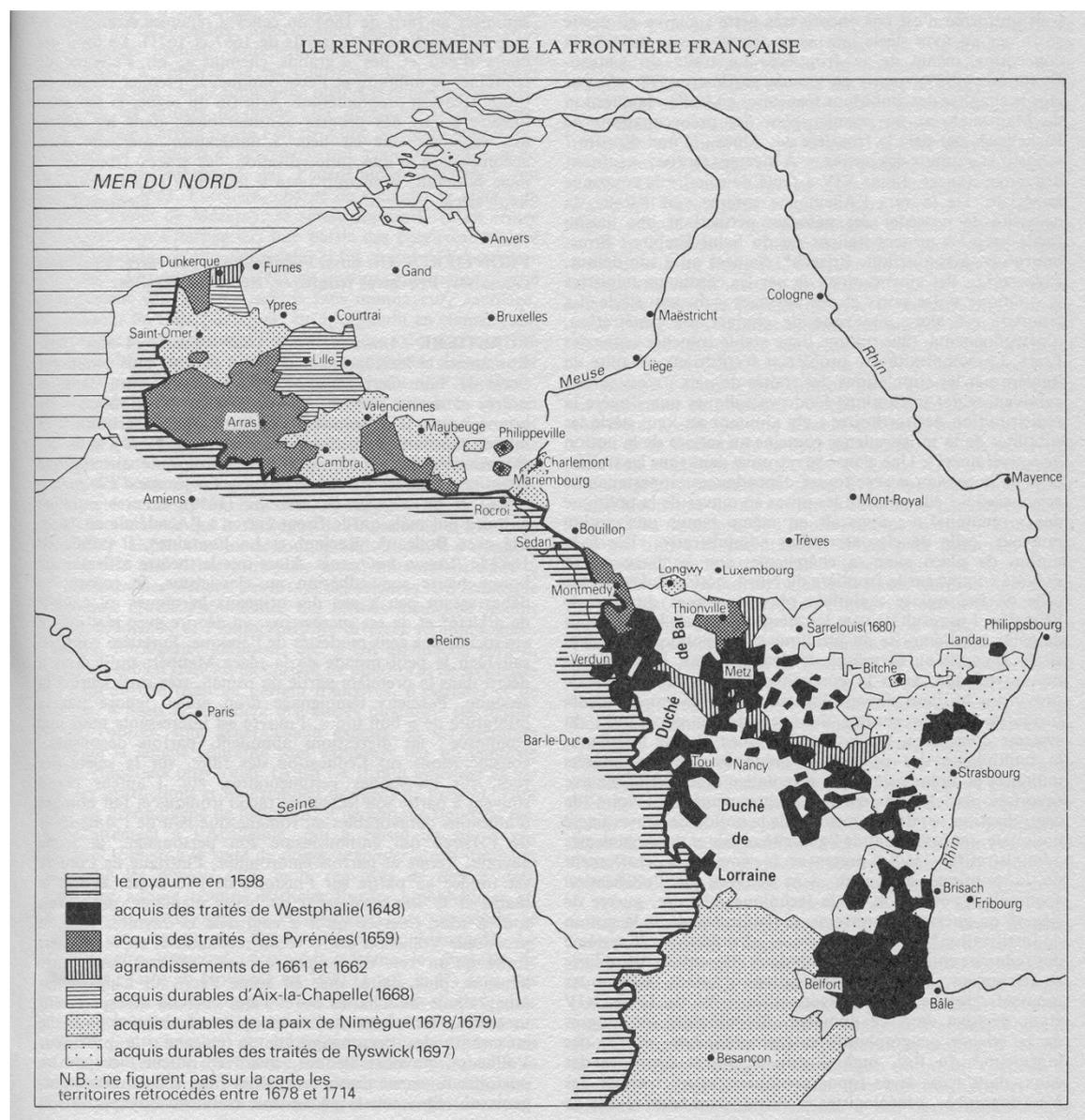
Note : Le portrait de Charles I^{er} est à gauche et le portrait d'Oliver Cromwell est à droite.



Document 2 : Frontispice du *Léviathan* de Thomas Hobbes, 1651.



Document 3 : Le renforcement de la frontière française (1648-1697), tiré de François Bluche dir., *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1990.



Document 4 : Médaille frappée en 1659 à l'occasion de la paix des Pyrénées.

Elle représente à l'avert le Cardinal de Mazarin de profil, au revers un rocher battu par les vents et les flots entouré de la devise : « Avec quel bruit et combien vainement »



Document 5 : Extrait du Mémoire pour servir d'instruction au Sieur de Barillon, ambassadeur extraordinaire de Sa Majesté auprès du Roi de la Grande-Bretagne, août 1677, dans *Recueil des Instructions données aux Ambassadeurs et Ministres de France depuis les Traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française*, t. XXV : Angleterre, J. J. Jusserand éd., t. 2 : 1666-1690, Paris, De Boccard, 1929, p. 236.

Née en 1649, Louise Renée de Penancoët de Keroual est envoyée par Louis XIV dans la suite d'Henriette d'Angleterre, épouse du frère de Louis XIV, qui séjourne à la cour de son frère Charles II en 1670. Elle devient la maîtresse du roi d'Angleterre qui la crée duchesse de Portsmouth en 1673, et sert secrètement d'agent du Roi de France.

« Après ces personnes principales qui ont la première place dans les conseils du Roi de la Grande-Bretagne, il importe que le Sieur de Barillon maintienne la duchesse de Portsmouth dans les sentiments de devoir et d'affection qu'elle fait paraître pour les intérêts de Sa Majesté. Elle a beaucoup de crédit auprès du Roi d'Angleterre et un ambassadeur de France tire beaucoup d'avantages de l'habitude qu'il entretient avec elle, par la facilité de voir et d'entretenir tous les jours chez elle le Roi de la Grande-Bretagne. Ainsi le Sieur de Barillon lui témoignera que Sa Majesté est particulièrement informée de l'affection qu'elle a fait paraître pour son service, et l'assurera du gré particulier qu'Elle lui en sait. Il ajoutera même qu'Elle sera bien aise de lui en donner des marques dans les occasions. Elle a jusque ici demandé diverses fois que Sa Majesté voulût donner une abbaye à une de ses tantes, religieuse en Bretagne. En cas qu'elle en reparlât au Sieur de Barillon, il lui en laissera concevoir l'espérance en paroles générales, sans prendre toutefois un engagement formel au nom de Sa Majesté. Quelque bien intentionnée que soit cette duchesse, elle est, toutefois, dans une grande liaison d'amitié avec Milord Trésorier, et comme elle pourrait nuire si elle entraît trop avant dans les sentiments de ce ministre, elle pourrait aussi beaucoup servir si elle employait le crédit qu'elle a auprès de lui pour le rendre plus favorable aux intérêts de Sa Majesté. C'est ce que le Sieur de Barillon saura bien ménager auprès d'elle. »

Document 6 : Éléments de correspondance entre la Cour et le gouverneur général de la Nouvelle-France.

A. En 1672, le gouverneur Frontenac, tout juste arrivé au Canada, assemble les délégués des trois ordres pour leur adresser un discours inaugural, mais il est réprimandé l'année suivante par Colbert pour la forme de cette initiative.

« L'assemblée et la division que vous avez faite de tous les habitants du pays en trois ordres ou états pour leur faire prêter serment de fidélité pouvaient produire un bon effet dans ce moment là, mais il est bon que vous observiez que comme vous devez toujours suivre dans ce gouvernement et la conduite de ce pays là les formes qui se pratiquent ici et que nos rois ont estimé du bien de leur service depuis longtemps de ne point assembler les états généraux de leur royaume, pour peut-être anéantir insensiblement cette forme ancienne, vous ne devez aussi donner que très rarement et pour mieux dire jamais, cette forme au corps des habitants dudit pays et il faudra même avec un peu de temps, et lorsque la colonie sera encore plus forte qu'elle n'est, supprimer insensiblement le syndic qui présente des requêtes au nom de tous les habitants, étant bon que chacun parle pour soi, et que personne ne parle pour tous. »

Cité dans G. Harvard et C. Vidal, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, coll. Champs, 2014 (2003), p. 162-163.

B. Lettre du Roi au gouverneur général de la Nouvelle France, du 29 avril 1680.

« Monsieur le comte de Frontenac, j'ay été surpris d'apprendre toutes les nouvelles difficultés et les nouvelles divisions qui sont survenues dans mon païs de la Nouvelle France et dont vous me donnez part par vos lettres des 6 octobre, 10 et 14 novembre de l'année passée, d'autant plus que je vous avois fait bien clairement et fortement connoître et par vos instructions et par toutes les lettres que je vous ai écrites les années dernières, que votre unique application devoit être de maintenir l'union et le repos dans les esprits de tous mes sujets qui sont demeurans en ce païs là; mais ce qui me surprend encore d'avantage est que presque dans tous les démêlés que vous avés fait naître il y a peu de raisons qui puissent autoriser ce que vous avés prétendu et mes édits, déclarations, et ordonnances vous avoient si clairement fait connoître mes volontés que j'ai beaucoup de lieu de m'étonner que vous qui devés continuellement tenir la main à ce qu'aucun ne se dispense de cette exécution, vous ayés formé des prétentions qui y sont entièrement contraires. »

Cité dans Guy Frégault et Marcel Trudel éd., *Histoire du Canada par les textes*, t. 1 : 1534-1854, Montréal et Paris, Fidès, 1963, p. 54.

Document 7 : Extrait du *Bill of Rights*, 16 décembre 1689.

« [...] Considérant que le dernier roi, Jacques II, avec l'aide de divers mauvais conseillers, juges et ministres qu'il employait, a tenté de renverser et d'extirper la religion protestante et les lois et libertés de ce royaume ;

En s'attribuant et en exerçant le pouvoir de dispenser des lois et de suspendre les lois et leur application sans le consentement du Parlement ;

En emprisonnant et en provoquant des poursuites contre de respectables prélats qui avaient présenté humblement des pétitions pour demander d'être dispensés d'acquiescer à ce pouvoir usurpé ;

En lançant un mandat et en le faisant exécuter, sous le grand sceau, pour ériger une cour dénommée Cour des commissaires pour les causes ecclésiastiques ;

En levant l'impôt pour la Couronne ou à son usage, sous prétexte de prérogative, pour un temps plus long et d'une manière autre qu'il n'était consenti par le Parlement ;

En levant et entretenant une armée dans le royaume, en temps de paix, sans le consentement du Parlement, et en imposant le cantonnement de soldats contrairement à la loi ;

En faisant désarmer plusieurs bons sujets protestants, alors que dans le même temps des papistes étaient non seulement armés mais employés contrairement à la loi ;

En violant la liberté des élections des membres du Parlement ;

En poursuivant devant la Cour du Banc du Roi certaines affaires et causes qui relevaient seulement du Parlement, et en prenant d'autres mesures arbitraires et illégales ;

Et considérant que ces dernières années des personnes partiales, corrompues et non qualifiées ont été nommées et ont délibéré dans des jurys lors de procès, et particulièrement divers jurés qui n'étaient pas franc tenanciers (*freeholders*), lors de procès pour haute trahison ;

Que des cautions excessives ont été exigées de personnes emprisonnées dans des affaires pénales, au mépris des lois destinées à garantir la liberté des sujets ;

Que des amendes excessives ont été imposées ;

Que des peines illégales et cruelles ont été infligées ;

Enfin que plusieurs remises et promesses de remises d'amendes et de confiscations ont été faites, avant que conviction du délit soit acquise ou jugement infligé à certaines personnes qui pouvaient être condamnées à les subir ;

Toutes choses entièrement et directement contraires aux lois établies, aux statuts et aux libertés de ce royaume. »

Document 8 : Extrait des *Mémoires de Louis de Rouvroy, duc de Saint-Simon*, Paris, Sautelet, 1829, vol. 3 [1702], p. 267.

« Quoique le lieu où il [Louis XIV] se déshabillait fût fort éclairé, l'aumônier de jour, qui tenait, à sa prière du soir, un bougeoir allumé, le rendait après au premier valet de chambre, qui le portait devant le roi venant à son fauteuil. Il jetait un coup-d'œil tout autour, et nommait tout haut un de ceux qui y étaient, à qui le premier valet de chambre donnait le bougeoir. C'était une distinction et une faveur qui se comptait, tant le roi avait l'art de donner l'être à des riens. Il ne le donnait qu'à ce qui était là de plus distingué en dignité et en naissance, extrêmement rarement à des gens moindres, en qui l'âge et les emplois suppléaient. Souvent il le donnait, rarement à des ambassadeurs, si ce n'est au nonce, et dans les derniers temps à l'ambassadeur d'Espagne. On ôtait son gant, on s'avancait, on tenait ce bougeoir pendant le coucher qui était fort court, puis on le rendait au premier valet de chambre qui, à son choix, le rendait à quelqu'un du petit coucher. Je m'étais exprès peu avancé, et je fus très surpris, ainsi que l'assistance, de m'entendre nommer, et dans la suite je l'eus presque aussi souvent que je l'avais eu jusque-là. Ce n'était pas qu'il n'y eût à ce coucher force gens très marqués à qui le donner, mais le roi fut assez piqué pour ne vouloir pas qu'on s'en aperçût. »

OPTION GÉOGRAPHIE

COMMENTAIRE DE DOCUMENTS :

Sujet : Se déplacer en Asie du Sud-EstListe des documents :**Document 1 : Passage de la frontière sur le deuxième pont de l'amitié, inauguré en 2019 entre la Thaïlande (Mae Sot) et la Birmanie (Myawaddy)**Source : Photo AFP/ Lillian Suwarnrumpha, Asiatimes¹, 29 octobre 2020<https://asiatimes.com/2021/01/migrants-in-the-crossfire-of-thai-covid-blame-game/>**Document 2 : Flux migratoires de main d'œuvre au sein des pays de l'Asean**Source : *Migrations de travail en Asie : Impacts de la crise de la COVID-19 et avenir post pandémie*, Banque asiatique de développement, avril 2021 (p.17 et 19). *Documents traduits et adaptés*<https://www.adb.org/publications/labor-migration-asia-impacts-covid-19-crisis-post-pandemic-future>**Document 3 : Réseau aérien de la compagnie philippine à bas coût Cebu Pacific Air**

Source : D'après le site internet de la compagnie aérienne CEBU

<https://www.cebupacificair.com/where-we-fly>**Document 4 : Mobilités touristiques dans l'archipel Riau en Indonésie**Source : Laurent Dricot, Gérard-François Dumont, « Singapour et les îles voisines d'Indonésie : les effets de la proximité d'un « dragon » », *Population & Avenir* 2018/1 (n° 736), pp 14-16.**Document 5 : Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Kunming-Singapour**Source : Olivier Languépin, Thaïlande-fr², 12 juillet 2019, « Le TGV qui reliera la Chine à Singapour en passant par Bangkok »<https://www.thaïlande-fr.com/asean/87855-le-tgv-qui-reliera-la-chine-a-singapour-en-passant-par-bangkok>**Document 6 : Circulations et mobilités dans Hô Chi Minh-Ville**Source : Marie Gibert-Flutre, *Les envers de la métropolisation. Les ruelles de Hô Chi Minh-Ville, Vietnam*, CNRS Éditions, 2019.**Document 7 : Grandes infrastructures de transport et conflits dans l'agglomération de Jakarta**Source : Rémi Desmoulière, « Transports publics sous tension à Jakarta », *Hérodote*, n°176, 2020.**Document 8 : L'exode rural au Laos**Source : Pierre Petit, « L'exode rural au Laos. Mobilité, jeunesse et parenté à Houay Yong (province de Houaphan) », *Bulletin des Séances de l'Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer*, Bruxelles, 2017.

Tous les documents ont été consultés en septembre 2021

¹ Asiatimes est un média privé d'information en ligne, fondé en 1995 et implanté à Hong Kong. Il publie en anglais et en chinois.² Thaïlande-fr est un site privé d'information francophone sur la Thaïlande, basé en Thaïlande.

Document 1 : Passage de la frontière sur le deuxième pont de l'amitié, inauguré en 2019 entre la Thaïlande (Mae Sot) et la Birmanie (Myawaddy)



Travailleurs migrants attendant une prise de température préventive par le personnel du ministère des transports thaïlandais, en vue de limiter la propagation du coronavirus Covid-19. Poste frontière du deuxième pont de l'amitié Thaïlande-Birmanie, à Mae Sot (province de Tak, Thaïlande), le 29 octobre 2020.

Source : Photo AFP/ Lillian Suwannrumpha, Asiatimes³, 29 octobre 2020
<https://asiatimes.com/2021/01/migrants-in-the-crossfire-of-thai-covid-blame-game/>.

³ *Asiatimes* est un média privé d'information en ligne, fondé en 1995 et implanté à Hong Kong. Il publie en anglais et en chinois.

Document 2 : Flux migratoires de main d'œuvre au sein des pays de l'Asean

Document 2a : Flux sortants de travailleurs migrants (2009-2019, en milliers et par an)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2018/19
Philippines	991	1 124	1 319	1 435	1 469	1 431	1 438	1 670	1 595	1 525	1 516	-1%
Indonésie	630	567	594	460	469	430	276	235	262	284	277	-2%
Vietnam	73	86	88	80	88	107	116	126	135	143	153	7%
Cambodge	15	30	26	35	23	25	41	85	96	69	68	-1%
Laos	4	19	34	7	23	8	51	58	49	-	-	-
Birmanie	6	5	18	68	67	65	95	146	162	238	-	-

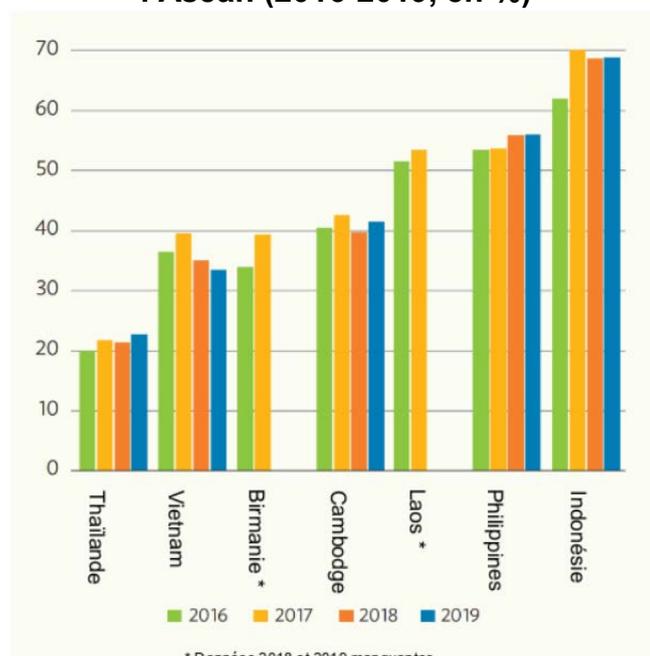
Note : Les flux sortants pour les Philippines sont estimés pour 2018 et 2019. Les cellules vides indiquent une absence de données officielles.

Document 2b : Flux de travailleurs migrants au sein de l'Asean (par origine et destination)

Origine	Philippines 2018	Indonésie 2019	Thaïlande 2019	Birmanie 2019	Cambodge 2019	Vietnam 2019
Singapour	-	19 354	3 819	467	287	-
Malaisie	-	79 662	7 919	78 781	69	454
Thaïlande	-	11	-	238 082	57 823	-
Brunei	-	5 639	-	0	-	-
Total 2019		104 666	11 738	317 330	58 179	454
Total 2018	205 295	114 713	12 735	223 457	97 039	1 102

Note : les cellules vides indiquent une absence de données officielles.

Document 2c : Part des femmes parmi les travailleurs migrants, pour quelques pays de l'Asean (2016-2019, en %)



Source : *Migrations de travail en Asie : Impacts de la crise de la COVID-19 et avenir post pandémie*, Banque asiatique de développement, avril 2021 (p.17 et 19). Documents traduits et adaptés

<https://www.adb.org/publications/labor-migration-asia-impacts-covid-19-crisis-post-pandemic-future>

Document 3 : Réseau aérien de la compagnie philippine à bas coût Cebu Pacific Air

Document 3a : Réseau aérien national de la compagnie philippine Cebu Pacific Air



Document 3b : Réseau aérien international de la compagnie philippine Cebu Pacific Air



Sur les documents 3a et 3b, toutes les lignes, quelles que soient leur forme, couleur ou épaisseur, indiquent la présence d'une liaison aérienne entre deux aéroports.

Source : D'après le site internet de la compagnie aérienne CEBU
<https://www.cebupacificair.com/where-we-fly>

Document 4 : Mobilités touristiques dans l'archipel Riau en Indonésie

Avec Bintan⁴, outre les ferries Batam⁵-Bintan, les mobilités avec Singapour sont plus modestes. [...] Deux compagnies de ferries, Majestic et Sindo Ferry, relient Tanjungpinang⁶ à Singapour et offrent quatre allers-retours quotidiens en semaine, ainsi que le week-end. Périodiquement, des compagnies qui assurent cette liaison font faillite. Les bateaux semblent vides quand on les emprunte [...]. Seuls les jours de fêtes et les longs week-ends les remplissent mieux. Il est vrai que l'augmentation de la taxe portuaire fait réfléchir à deux fois les Singapouriens qui cherchent à faire la fête à moindre coût, à laquelle s'ajoute les 51 dollars singapouriens du billet aller-retour. Par contre, il n'y a plus de visa à payer pour les touristes, même pour ceux qui ne viennent pas de la zone Asean : par exemple, le visa pour les Français a été supprimé en 2015.

Il existe une ancienne tradition d'excursion et de loisirs des Singapouriens dans la région. Jusqu'au début des années 2000, Tanjungpinang accueillait le week-end des Singapouriens qui venaient faire la fête et passer du temps avec des filles, que ce soient des prostituées ou « une seconde femme ». Ce phénomène a beaucoup diminué suite à des tentatives de retour à l'ordre du côté indonésien. Des Singapouriens viennent donc sur l'île de Bintan pour leurs loisirs : pêche, vélo, hôtels et restauration. En particulier, la pratique de la pêche de loisir est encore très répandue chez des Singapouriens qui viennent passer le week-end sur un bateau de pêche indonésien. Parfois même, ils apportent du matériel de camping et campent sur un des nombreux petits îlots proches de l'île de Bintan.

[...] Pour les touristes internationaux, les plages de Bintan se présentent comme une alternative à Bali, avec un accès aisé via l'aéroport de Singapour, d'où d'ailleurs la présence d'un Club Med. L'île de Bintan compte certes un aéroport, Bintan Kijang, à vocation internationale, mais quand des avions en provenance de Chine ont commencé à y atterrir, la population locale a violemment manifesté contre cette liaison, prétextant que les Chinois venaient envahir l'île.

Profitant de leurs atouts géographiques, dont leur proximité avec le « dragon » asiatique qu'est Singapour, les îles de Bintan et de Batam ont donc développé un tourisme international estimé à près de 2 millions de personnes par an, ainsi que des activités industrielles, surtout sur la zone franche. Selon cet exemple, le président de la République Jokowi, en fonction depuis 2014, souhaite généraliser l'attractivité de l'Indonésie par la réalisation d'autres infrastructures touristiques ou industrielles sur des territoires ayant un statut spécial, bénéficiant en conséquence de façon prioritaire d'investissements.

Source : Laurent Dricot, Gérard-François Dumont, « Singapour et les îles voisines d'Indonésie : les effets de la proximité d'un « dragon » », *Population & Avenir*, 2018/1 (n° 736), pp 14-16
<https://www-cairn-info.fr/revue-population-et-avenir-2018-1-page-14.htm>

⁴ Bintan est une île indonésienne de l'archipel de Riau, à une vingtaine de kilomètres au sud-est de Singapour.

⁵ Batam est une autre île indonésienne de l'archipel de Riau, à une dizaine de kilomètres au sud de Singapour.

⁶ Tanjungpinang est la ville principale de l'île de Bintan.

Document 5 : Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Kunming-Singapour



Note : Sur la capture d'écran de la page du site internet, en haut à droite est écrit sous *Media Corp* : « Train à grande vitesse transasiatique »

Le gouvernement thaïlandais a entamé la réalisation d'un plan très ambitieux visant à construire un réseau ferroviaire reliant la Thaïlande aux autres pays de la région, tels que Singapour et la Chine.

La construction d'un chemin de fer à grande vitesse, utilisant la technologie chinoise, est au cœur du projet de la Thaïlande qui ambitionne de se positionner comme le centre logistique de l'Asean. La Chine n'a qu'une dizaine d'années d'expérience dans l'exploitation de trains à grande vitesse, mais elle a déjà rattrapé le shinkansen japonais en termes d'avancées technologiques. [...] Dans le cadre de son réseau ferroviaire pan-asiatique de 3 000 km, les lignes ferroviaires chinoises s'étendront encore plus au sud, à travers la Malaisie jusqu'à Singapour. [...]

La gare de Bang Sue, dont le chantier est à 70% achevé, devrait être la plus grande [gare] ferroviaire de l'Asean. La station de quatre étages couvrira une superficie de 300 000 mètres carrés et sera entourée d'une vaste zone commerciale et résidentielle au nord de Bangkok.

Source : Olivier Languépin, Thaïlande-fr⁸, 12 juillet 2019, « Le TGV qui reliera la Chine à Singapour en passant par Bangkok »

<https://www.thaïlande-fr.com/asean/87855-le-tgv-qui-reliera-la-chine-a-singapour-en-passant-par-bangkok>

⁸ Thaïlande-fr est un site privé d'information francophone sur la Thaïlande, basé en Thaïlande.

Document 6 : Circulations et mobilités dans Hô Chi Minh-Ville

Le fonctionnement quotidien des ruelles, entendues comme dispositifs spatiaux intégrés, induit de très nombreuses circulations transversales, entre l'intérieur des compartiments⁹ et la chaussée, ainsi que de nombreux stationnements au niveau du seuil des maisons. [...] La figure du vendeur ambulant est aussi devenue emblématique de la culture de ruelles de Hô Chi Minh-Ville. Ces dernières sont fondamentalement multifonctionnelles et accueillent, avec plus ou moins de fluidité, des populations et des usages extrêmement variés au cours d'une même journée, par le jeu d'une rotation temporelle. [...]

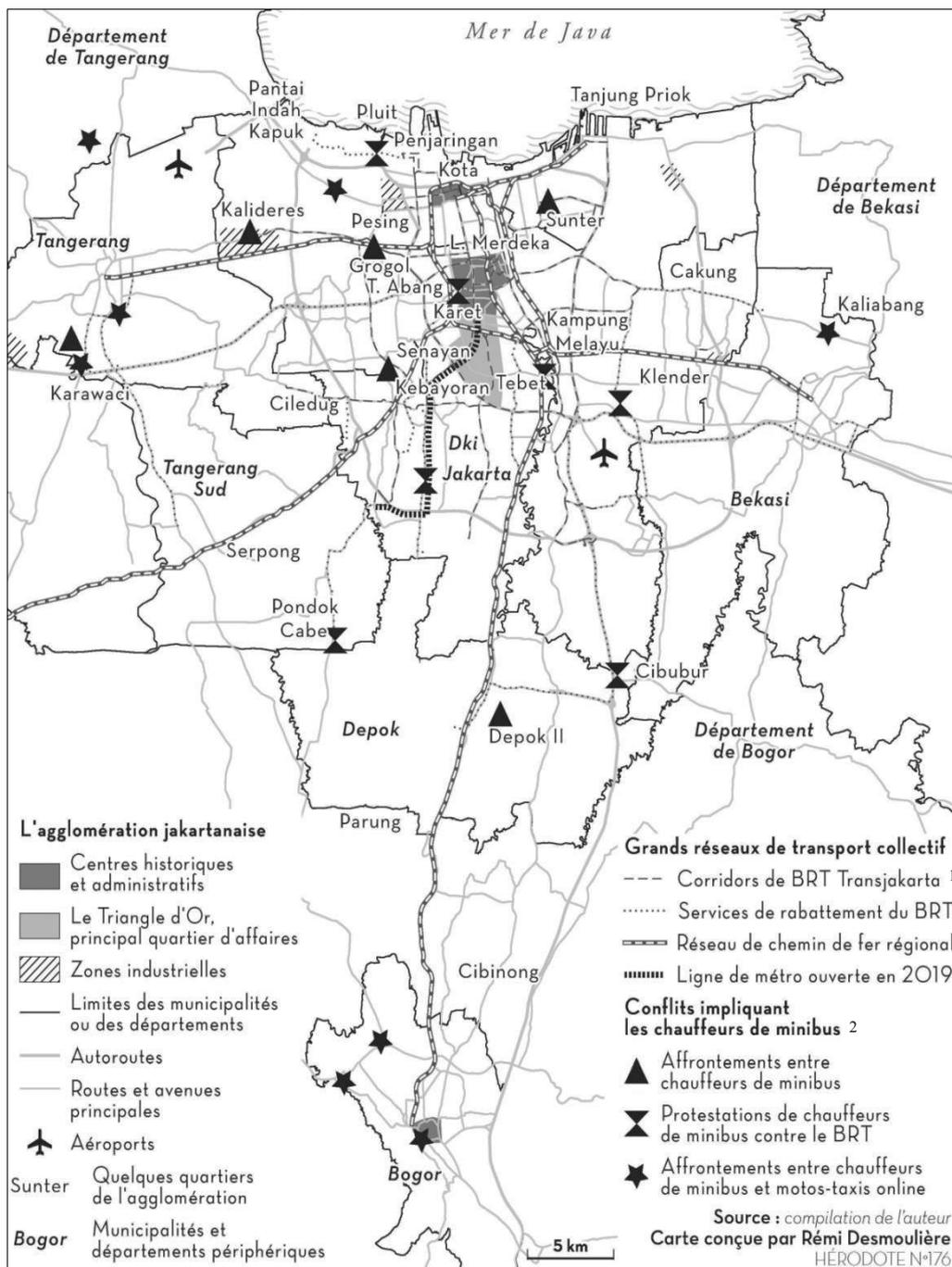
L'explosion des mobilités et la motorisation exponentielle des ménages ont contribué à ériger le risque de saturation du réseau urbain en enjeu principal de la modernisation de Hô Chi Minh-Ville. La croissance démographique accélérée de la ville – en grande partie liée aux apports migratoires – s'est en effet traduite par une extension des zones industrielles et urbanisées en périphérie. Ce « redimensionnement » a contribué à une explosion des mobilités intra-urbaines, à laquelle les autorités n'étaient pas préparées. La progressive déconnexion de l'habitat et des lieux d'activités est également venue alimenter cette tendance. Ces mobilités sont aujourd'hui assurées à plus de 75% par le recours à la moto, alors que les transports en commun assurent moins de 10% des déplacements. On dénombre plus de sept millions de motos dans les rues de la ville et déjà plus de 500 000 voitures (département des Transports et des communications, 2015). Dans ce contexte où la circulation s'impose, la rénovation et l'extension de la voirie constituent le fer de lance des politiques publiques, « à la fois objet et instrument des transformations urbaines » (Goldblum, 2015), et le premier poste d'intervention de l'aide publique au développement. La ville congestionnée, celle du partage de la voirie et des frottements entre les différents usagers, est alors opposée à la vision d'une ville fonctionnelle, celle des flux séparés et régulés. [...]

La modernisation de la voirie est également à l'œuvre dans la ville des ruelles héritées, que les autorités tentent d'adapter aux besoins en instaurant un contrôle plus strict de leurs usages par le biais de l'urbanisme réglementaire, et en y programmant des élargissements relevant de l'urbanisme opérationnel.

Source : Marie Gibert-Flutre, *Les envers de la métropolisation. Les ruelles de Hô Chí Minh-Ville, Vietnam*, CNRS Éditions, 2019

⁹ Compartiment : forme bâtie étroite et mitoyenne, couramment appelée « *shop house* », fréquente dans les quartiers commerçants des villes du sud-est asiatique. Le rez-de-chaussée du compartiment fait office de boutique, le domicile familial occupant le premier étage. Les rangées de compartiments sont flanquées du « *five feet way* », un renforcement sous l'avancée du premier étage, qui permet d'étendre les étals de marchandises.

Document 7 : Grandes infrastructures de transport et conflits dans l'agglomération de Jakarta



Source : Rémi Desmoulière, « Transports publics sous tension à Jakarta », *Hérodote*, n°176, 2020, (carte p. 189) <https://www.cairn.info/revue-herodote-2020-1-page-185.htm>

¹ BRT (*Bus Rapid Transit*) : réseau de bus à haut niveau de service, Transjakarta, mis en service à partir de 2004.

² Les transports collectifs de Jakarta ont longtemps reposé sur une abondante offre privée non centralisée constituée par les minibus, circulant sous licence ou sous statut d'infra-légalité. Les conflits entre chauffeurs concernaient le tracé et l'exploitation des lignes de minibus elles-mêmes.

A partir de 2014, les conflits contre le BRT surviennent avec la mise en service, par l'entreprise publique en charge du réseau, de lignes de rabattement prolongeant les corridors en direction des quartiers résidentiels.

Enfin, l'irruption de plateformes et d'applications numériques de transport à la demande (notamment l'indonésienne Go-jek ou la singapourienne Grab10), à partir du milieu des années 2010, met en concurrence les minibus avec des voitures avec chauffeur ou des motos-taxi, les « moto-taxis online ».

Document 8 : L'exode rural au Laos

[...] Un autre groupe de pionniers fut à l'origine d'un mouvement couronné de plus de succès. En 2000, cinq familles sont parties s'établir dans le village de Thongnamy, situé dans la plaine au centre du pays. Il s'agissait ici d'une initiative de ménages plutôt jeunes et modestes considérant que leur avenir était peu assuré à Houay Yong, étant donné les restrictions annoncées sur l'usage des terres agricoles. Si les premiers temps ont été durs pour ces pionniers, qui n'étaient pas aidés par l'État contrairement au groupe implanté à Nam Mo, Thongnamy se révéla à terme un espace propice à rencontrer certaines de leurs aspirations. Ils pouvaient y poursuivre des activités agricoles ou de collecte tout en bénéficiant de nombreux services rendus accessibles par l'importance de l'agglomération (la population monta rapidement de 300 à 6 000 habitants) et par sa situation sur la route 13, principal axe routier du pays.

Le troisième¹⁰ mouvement de ces migrations récentes est celui qui correspond à l'exode rural proprement dit — les deux premières mobilités évoquées s'établissant sur un axe rural-rural. Vientiane est en effet devenue depuis une vingtaine d'années un centre d'attraction très puissant pour les [adolescents] et les jeunes adultes du village. [...]

Ces migrants juvéniles travaillent souvent dans des usines ou des ateliers. Les jeunes femmes occupent pour beaucoup des emplois dans les usines textiles, tandis que la majorité des jeunes hommes travaillent dans les ateliers de fabrication de glace, ceci du fait des emplois qu'occupaient les premiers migrants du village établis dans la capitale. On observe néanmoins une diversification des activités avec le temps : la gamme des métiers s'élargit, avec parfois des professions plus spécialisées (entrepreneur en construction, électricien). Les conditions et les horaires de travail (exercé souvent sept jours sur sept) semblent pénibles. [...] Un autre grand attrait qu'ils reconnaissent à leur nouveau travail est qu'il permet d'obtenir de l'argent rapidement, de façon mensuelle, ce qui diffère des cycles agricoles où il faut attendre une année entière pour obtenir les bénéfices de son labeur. [...] Si une telle chute démographique présente des effets *a priori* néfastes pour le village, en termes de force de travail notamment, elle a aussi des conséquences positives, comme celle de diminuer la pression sur les terres. [...] Une autre conséquence de l'exode rural est que l'économie du village est à présent branchée sur celle de la ville à travers le flux des transferts (*remittances*) envoyés par les migrants. En effet, les jeunes gens qui travaillent en ville justifient habituellement leur départ par une volonté de soutenir financièrement leurs parents, présentés comme « pauvres » - un leitmotiv qui correspond de près au discours sur le développement tenu par l'État laotien et les instances internationales actives dans le pays. Dès lors, les jeunes migrants sont présumés aider leurs parents au village par des transferts, ce qui est devenu très facile avec l'actuel système bancaire et la téléphonie mobile.

Source : Pierre Petit, « L'exode rural au Laos. Mobilité, jeunesse et parenté à Houay Yong (province de Houaphan) », *Bulletin des Séances de l'Académie Royale des Sciences d'Outre-Mer*, Bruxelles, 2017

¹⁰ Outre le mouvement vers Thongnamy, douze familles avaient rejoint Nam Mo en 1998.