

Pour la deuxième année du baccalauréat nouvelle formule, la géographie est sortie en « dominante ». Les candidats de la France métropolitaine ont eu en mains un document OHGGEME1 qui leur proposait au choix une composition sur « L'Allemagne, puissance européenne, puissance mondiale ? », une autre sur « Population et développement » en traitant « soit l'exemple chinois, soit l'exemple indien », enfin une « étude de documents » sur le thème « Comment est organisé l'espace économique mondial ? » L'examen de ces pages a fait réagir de nombreux enseignants (1). À juste titre apparemment.

1. Sur le fond, l'image de la géographie qui est donnée, surtout dans l'étude de documents, majoritairement choisie, a pu paraître relever de l'économie dans ce qu'elle a de plus trivial : une statistique élémentaire de commerce international, des bourses, des produits bruts nationaux, et trois firmes d'automobiles ; il n'y a personne dans l'« espace économique mondial », ni un travailleur ni un migrant.

2. L'impression générale est encore accentuée par les représentations choisies, surtout pour le document 5, dont la carte est indifférente aux localisations : pourquoi un fond de carte classique et précis, si c'est pour placer des signes au hasard, jusque dans les déserts ? Une liste (exacte) eût suffi. La seule différence apparente avec l'économie minimale, pour laisser à penser qu'il s'agit de géographie, est en effet que des cartes se substituent aux tableaux statistiques. *Hélas, elles sont fausses.*

3. La carte des usines d'automobiles comporte une très surprenante quantité d'erreurs. Ainsi Toyota n'aurait pas d'usine au Japon, mais en aurait en France (en 1997...), Ford n'en aurait pas en Allemagne, ni en Belgique, et en aurait au Japon. On a pu émettre l'hypothèse que les signes Toyota et Ford ont été intervertis dans la légende ; ce serait déjà un désagrément ; mais même en les permutant, on ne rétablirait pas la vérité. Il n'est nulle part indiqué aux candidats qu'ils gagneraient un ou deux points par erreur décelée (2).

4. La carte des échanges interrégionaux (document 1), fort mal reproduite, est déplorable sur trois points au moins. a) Elle ne précise pas les limites des prétendus « pôles » commerciaux : qu'est-ce que l'Europe, où est la Russie, comment est délimité le Moyen-Orient et s'agit-il bien d'Amérique du Sud, quand la plupart des données de ce genre portent sur l'Amérique latine ? b) Comment, d'ailleurs, parler de « pôles » alors qu'il s'agit de « régions » au sens de l'ONU : que signifie le mot pôle et comment l'Afrique, avec 1 %, serait-elle un « pôle » du commerce mondial ? c) Enfin, telle quelle, la carte est fautive aussi. Aucune correspondance n'existe entre les flux entrants et sortants et ceux qui sont affichés comme totalisation pour chaque prétendu « pôle », aucune addition n'est possible (3).

5. La carte des capitalisations en bourse (document 2) n'est pas plus exacte ; elle oublie la troisième du monde (Chicago), exagère la différence entre celles de New York et Tokyo, omet la Suisse et Amsterdam, ainsi d'ailleurs que Montréal et Kuala Lumpur, qui sont dans les vingt premières tout autant que São Paulo. Une simple vérification dans un quelconque *Quid* aurait permis de rectifier.

6. Une coquille figure dans le texte (date de l'atlas Diercke) ; une question déjà posée l'an passé (sur « population et développement » de l'Inde ou de la Chine) revient, avec un fond de carte à peu près inutilisable ; enfin, seul l'aspect « puissance » de l'Allemagne est proposé à la discussion dans une épreuve de géographie.

L'accumulation impressionne. Faut-il vraiment continuer à laisser penser aux jeunes Français que « c'est ça, la géographie » ? Des questions d'argent, quantité d'erreurs ; ennuyeux, et pas sérieux.

Pour la rédaction de Mappemonde : Roger Brunet, Dominique Duthel, Denis Eckert, Laurent Grison, Gilles Puel

(1) Le jour même, la liste de discussion des Clionautes (www.clionautes.org) affichait déjà sur la toile quantité de réactions d'enseignants, fâchés ou ironiques.

(2) Cette carte bricolée est censée s'inspirer de deux sources, dont le fascicule spécial 17 (1997) de la revue *Sciences humaines* consacré à la mondialisation. Il se trouve que ce numéro est très intéressant, comme la revue en général. Il se trouve aussi que la rédaction a fait confiance aux auteurs de la carte (signée de l'IEP Paris) et n'a pas vérifié : on peut le comprendre. L'absence de Toyota au Japon et sa présence en France y étaient déjà, comme l'absence de Toyota en Amérique du Sud, mais apparemment pas l'inversion Toyota-Ford. Car cette source erronée a été trahie à son tour en étant redessinée. Un regard de géographe quelque peu informé aurait suffi à éviter cette cascade d'accidents. Ajoutons que, sur de pareils sujets, des données de 1996 ne doivent pas paraître très fraîches à des jeunes gens qui ont sûrement appris, comme tout un chacun, que Ford avait avalé récemment Volvo (automobiles), et que Daimler (Mercedes) a absorbé Chrysler.

(3) Une raison de fond en est que l'on a tout simplement oublié de dire en légende que les totalisations régionales incluaient (probablement) les échanges intrarégionaux. Telle quelle, la carte est rigoureusement fautive, ou incompréhensible. Et les nombres que l'on lit le mieux sont les moins intéressants pour une réflexion sur les échanges entre les grandes régions du monde, puisqu'ils sont biaisés par la simple taille des pays : comment peut-on comparer les échanges intraeuropéens, qui sont énormes, et les échanges intrajaponais, égaux à zéro par définition, procédé qui minimise évidemment la place réelle du Japon dans les échanges mondiaux (même chose pour l'Amérique du Nord) ? La carte-source, de même origine et mêmes auteurs que celle des firmes de l'automobile, était également fautive ; mais son cas a encore été aggravé par une manipulation de la légende, intempestivement réécrite.