

DM 1 – GEO 1

Pistes de correction

041124

Questions p 81 et 73

P 81

Les documents proposés sont des cartes de France. Le doc 1 étonnamment intitulé “les ports français dans la mondialisation” repère surtout les hinterland des grands ports maritimes (GPM). Quand au doc 2, “la croissance de l’économie maritime”, il permet d’analyser les activités maritimes françaises. En croisant les deux cartes il est possible de porter un regard sur les activités portuaires françaises.

1 – relevez et classez les grands ports maritimes français selon leur trafic de marchandises (doc 1)

Le Havre – Marseille – Dunkerque – Calais ? – Rouen – Saint Nazaire – La Rochelle – Bordeaux –

On peut poursuivre le classement... Port Réunion - Pointe à Pitre – Fort de France - Sète - Caen – Toulon - Bastia – Bayonne – Lorient – Brest – Port la Nouvelle – Cherbourg - Dieppe

2 – citez les activités économiques françaises liées à l’exploitation des espaces maritimes.
=> zones industrielles (doc 1) / pétrochimie (dédit du doc 1) / trafic de conteneurs (doc 1) / pêche, ostréiculture, aquaculture / tourisme / activités militaires / énergie

3 – Montrez que la France répond par, et pour, ses espaces maritimes aux enjeux environnementaux d’aujourd’hui. (*c’est très mal posé !*)

- Aires marines protégées => Bretagne, zone militaire / Gironde : débouché fluvial / golfe du lion/cap corse/picardie.. Ce ne sont pas les zones les plus actives
- Utilisation des espaces maritimes pour la production d’énergie renouvelable (éolien, houlomoteur, hydrolien et marémoteur)
- (le CROSS n’a manifestement rien à voir avec tout cela !)

P 73

Les 5 documents proposés sont de nature différente. Les deux textes sont d’une part un rapport de novembre 2018 sur “la transformation du modèle économique des grands ports maritimes”(doc 2) et d’autre part un article d’un prof de géo en 2018 sur le site Géoimage (doc 5). Si ce dernier est plutôt descriptif, le doc 2 est plutôt critique et prescriptif, il oriente une réflexion pour penser le futur. Le constat des deux textes est plutôt négatif. Le doc 1 est un planisphère montrant les ports reliés au Havre pour le

trafic conteneur (Haropa, 2020) qui permet de projeter les rapports du Havre dans le monde. Le doc 2 est une infographie sur les statistiques du port du Havre et enfin le doc 4 est une photo de 2019 du terminal 2000, le plus récent, du Havre.

1 – situez et décrivez l'activité portuaire du Havre en France et dans le monde

Le port du Havre est situé sur la Manche et sur une route majeure du commerce mondial (doc 1). Le Havre est le premier Grand Port Maritime français avec presque un tiers du trafic (doc 2). En revanche au niveau européen et mondial, le classement pour le volume de conteneurs n'est plus le même, Le Havre n'est qu'à la 76ème place (doc 2). La photo du doc 4 montre les activités du côté gauche le transport de conteneurs avec une vingtaine de grues pour charger les boîtes sur les porte-conteneurs, et du côté droit des grands réservoirs d'hydrocarbure, preuve de l'activité pétrolière.

2 - Hiérarchisez les régions du monde avec lesquelles le port du Havre établit des liaisons maritimes.

Le port du Havre est en lien avec de très nombreux ports, en grande partie de long de la route majeure qui entoure la planète (NE des USA, Méditerranée, O. Indien, Asie orientale, Californie), particulièrement les ports européens, ceux d'Amérique du Nord, de la Caraïbe et d'Asie orientale. L'indication du nombre de ports place l'Asie loin devant avec 215 ports reliés. On peut même repérer une prédilection pour les ports des zones pétrolières : golfe persique, golfe de guinée, golfe du Mexique (doc 1).

3 – Expliquez les limites du port du Havre dans la mondialisation des échanges

Dans le doc 2, il est fait état d'un manque de compétitivité du port du Havre et des autres GPM. 40% des conteneurs pour la France passe par d'autres ports essentiellement belges et néerlandais. Certains éléments expliquent cette situation, la desserte intérieure, les risques de grève, un manque de fluidité dans l'accès à l'hinterland (doc 2)... Dans le doc 5, le Havre reste le premier port à conteneurs français, Marseille étant en avance pour le trafic de vrac. Mais là encore 86% des conteneurs utilisent la route à partir du Havre (pour 52% à partir d'Anvers). La photo du doc 4 montre un terminal plutôt moderne mais relativement réduit si on le compare aux alignements de grues de Rotterdam ou Singapour.