

Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :

(Suivi s'il y a lieu, du nom d'usage)

Prénom(s) :

N° candidat :

N° d'inscription :



Né(e) le :

(Les numéros figurent sur la convocation.)

1.1

Évaluation

CLASSE : Première

VOIE : ☒ Générale ☐ Technologique ☐ Toutes voies (LV)

ENSEIGNEMENT : histoire-géographie

DURÉE DE L'ÉPREUVE : 2h

Niveaux visés (LV) : LVA LVB

Axes de programme : espaces ruraux ; Troisième République

CALCULATRICE AUTORISÉE : ☐ Oui ☒ Non

DICTIONNAIRE AUTORISÉ : ☐ Oui ☒ Non

☐ Ce sujet contient des parties à rendre par le candidat avec sa copie. De ce fait, il ne peut être dupliqué et doit être imprimé pour chaque candidat afin d'assurer ensuite sa bonne numérisation.

☐ Ce sujet intègre des éléments en couleur. S'il est choisi par l'équipe pédagogique, il est nécessaire que chaque élève dispose d'une impression en couleur.

☐ Ce sujet contient des pièces jointes de type audio ou vidéo qu'il faudra télécharger et jouer le jour de l'épreuve.

Nombre total de pages : 3

Première partie : question problématisée (sur 10 points)

Pourquoi peut-on dire que la France est un des acteurs majeurs de la construction de l'unité italienne ?

Vous présenterez la situation de la péninsule italienne à la veille de l'unité. Puis vous montrerez comment la France de Napoléon III utilise à la fois les armes de la guerre et celles de la diplomatie pour soutenir la construction de l'unité italienne.

Deuxième partie : analyse de documents (sur 10 points)

En analysant les documents, vous mettrez en évidence et expliquerez les liens entre les espaces productifs et les ports.

L'analyse des documents constitue le cœur de votre travail, mais nécessite pour être menée la mobilisation de vos connaissances.

Document 1 : l'importance du transport maritime.

Aujourd'hui, à l'échelle mondiale, les systèmes de production et de distribution sont dépendants des transports maritimes. Jamais autant de marchandises n'ont été acheminées par la voie maritime : un peu plus de 9 milliards de tonnes en 2012 contre 1 milliard en 1960 et 550 millions en 1950 ! [...]

Les Trente Glorieuses ont été dominées dans les pays industriels par la littoralisation des industries lourdes regroupées dans les zones industrialo-portuaires qui forment de puissants complexes pour le raffinage, la pétrochimie (Rotterdam, par exemple) ou la sidérurgie (Amsterdam). Or, le concept d'usine sur l'eau est né de la puissance des transports maritimes. Et il continue de se déployer activement dans les pays émergents, notamment en Chine comme à Ningbo.

Par ailleurs, le trajet porte à porte des marchandises conteneurisées nécessite des chaînes de transport qui s'organisent sur des plates-formes logistiques situées à proximité des ports et des marchés intérieurs métropolitains. Souvent couplé à des dessertes terrestres massifiées par l'autoroute, le rail ou la voie d'eau comme sur le Rhin, ces plates-formes sont parfois qualifiées de ports avancés. Ainsi Rotterdam s'appuie sur un réseau de terminaux intérieurs : Venlo, à la frontière allemande, ou Duisburg sont des portes d'entrée pour drainer le marché allemand.

Source : A. Frémont et A. Frémont-Vanacore. « Géographie des espaces maritimes ». *La Documentation photographique* n°8104. La Documentation française. 2015

Document 2 : le port de Tianjin (Chine)



- 1 : terminal conteneurs
- 2 : terminal vraciers
- 3 : terminal pétrolier

Source : *Shanghai Daily*, 10 janvier 2017