**Exercice BAC ∙ Transposer un texte en croquis**

**Sujet : Le port de Marseille en Europe**

« La dynamique d’un port se mesure à sa zone de chalandise, constituée de son avant-pays marin et de son arrière-pays terrestre, à savoir l’hinterland. Dans chacun de ces domaines, Marseille présente des atouts, mais aussi de lourds handicaps qui expliquent sa place secondaire en Europe.

En termes d’avant-pays marin, Marseille prétend être la porte d’entrée et de sortie de marchandises du Sud de l’Europe. En effet, la proximité de la grande route maritime qui traverse la Méditerranée et relie l’Asie à l’Europe constitue un atout de taille.

L’hinterland “naturel” de Marseille est riche et vaste : il s’agit de la zone métropolitaine autour de Lyon (au-delà, vers l’Est de la France, la Suisse, l’Allemagne du Sud et l’Autriche), mais aussi le Sud-Ouest (vers Toulouse et Bordeaux), reliés notamment par la route au port provençal.

Cependant, les handicaps de Marseille restent considérables. En Méditerranée, le port français est concurrencé par des ports comme Algésiras et Valence (Espagne), Gioia Tauro (Italie) ou Marsaxlokk (Malte), mieux placés sur la grande route transméditerranéenne et spécialisés dans le transbordement. Ce qui était autrefois l’hinterland “naturel” de Marseille est aujourd’hui âprement disputé par des ports concurrents mieux reliés par voie ferroviaire  : ceux du Nord, par Anvers, Rotterdam et même Le Havre, ceux du Sud-Ouest par Barcelone ou Gênes. »

Anne Vanacore, © Hatier, 2020.