

COMPOSITION DE LA PREMIERE PERIODE 2022-2023			
Epreuve de : Géographie	Série : TSS/TSECO	Durée : 3H	Coefficient : 3

L'élève l'un des sujets au choix

Sujet 1 : Dissertation (20 points)

Contexte d'évaluation : Le secteur agro-sylvo-pastoral demeure l'activité dominante, il occupe plus de 70% de la population et contribue à hauteur de 35% au PIB national. La situation alimentaire et nutritionnelle au Mali est caractérisée par une insécurité alimentaire récurrente dans l'ensemble des régions du pays malgré un potentiel productif agricole, notamment céréalier, important et susceptible de couvrir les besoins céréaliers de la population.

Les documents ci-dessous sont des aide-mémoires.

Document 1 : Des conditions naturelles favorables

La pluviométrie moyenne varie de moins de 100 mm/an au nord à plus de 1 200 mm/an au sud, délimitant ainsi quatre grandes zones agro-climatiques :

- La zone subsaharienne, avec une pluviométrie inférieure à 150-200 mm/an, couvre 57 pour cent du territoire ;
- La zone sahélienne, avec une pluviométrie inférieure à 550 mm/an, couvre environ 18 pour cent du territoire et comprend le delta intérieur du Niger ;
- La zone soudanienne, avec une pluviométrie variant de 500 à 1 100 mm/an, couvre environ 14 pour cent du territoire ;
- La zone soudano-guinéenne au sud, avec une pluviométrie supérieure à 1 100 mm/an couvre 11 pour cent du territoire.

Le Mali dispose d'un important potentiel naturel en matière de ressources agro-sylvo-pastorales, halieutiques et hydrauliques, estimé à 46,6 millions d'hectares dont 12,2 millions d'hectares de terres agricoles, 30 millions d'hectares de pâturages, 3,3 millions d'hectares de réserves fauniques et 1,1 million d'hectares de réserves forestières. Le pays est arrosé par deux grands fleuves et leurs affluents, dont le fleuve Niger sur 1 700 km et le fleuve Sénégal sur 900 km, créant de vastes zones inondables avec plus de 2,2 millions d'hectares de terres aptes à l'irrigation sous réserve d'aménagement. La mise en valeur de cet important potentiel contribuera assurément à lutter contre l'insécurité alimentaire et nutritionnelle ainsi que la pauvreté rurale.

Document 2 : Les causes de l'insécurité alimentaire et nutritionnelle

Au-delà de l'insécurité qui affecte une partie du territoire national et de la pauvreté générale, le pays connaît une insécurité alimentaire et nutritionnelle chronique ainsi que des chocs saisonniers et des épisodes d'insécurité alimentaire et nutritionnelle affectant de nombreuses populations vulnérables depuis un certain nombre d'années et ce, quelle que soit la pluviométrie.

Le Mali, à l'instar des autres pays de la sous-région, demeure fortement dépendant du marché sur le plan alimentaire, que ce soit au niveau national ou au niveau familial. Près de 48 pour cent des produits alimentaires d'origine agricole sont importés alors que le Mali dispose pour ces produits d'avantages compétitifs confirmés notamment s'agissant des céréales, des produits laitiers et de la viande.

Malgré les taux de croissance économique positifs enregistrés, la situation économique actuelle du pays ne bénéficie pas à la majorité de la population, car bien souvent, les ménages les plus pauvres et les plus vulnérables continuent de nécessiter une aide extérieure pour satisfaire leurs besoins essentiels.

Consigne : En t'appuyant sur les documents et tes connaissances personnelles, analyse les forces du secteur agro-sylvo-pastoral et démontre que ces forces ne permettent pas la sécurité alimentaire au Mali.

Sujet 2 : Commentaire de document.

Contexte d'évaluation : La situation géographique du Mali, pays enclavé, pose des contraintes à la croissance économique. L'enclavement, tant intérieur qu'extérieur, constitue un frein au développement du secteur privé et du milieu rural. Le système de transport est basé sur un réseau routier de 89.024 km.

Les documents ci-dessous sont des aide-mémoires.

Document 1 : Le réseau routier

Le classement du réseau routier du Mali en 1971 porte sur une longueur totale de 13 004 K. (...). Le Mali dispose d'un vaste réseau routier classé, constitué de 89.024 km, dont 24.000 km environ sont aménagés, allant des pistes rurales (cotonnières et pastorales) aux corridors routiers internationaux, revêtus soit en béton bitumineux soit en enduit superficiel. Le réseau revêtu, constitué essentiellement des routes nationales a un linéaire de 5.700 km. La densité routière est de 1,80 km/100 km², l'une des plus faible d'Afrique. Cette faiblesse est encore accentuée dans les régions septentrionales.

Source : AFDB-Mali-Note sur le secteur des transports ; 2014, p20.

Document 2 : Contraintes au développement du secteur des transports routiers au Mali.

Le réseau d'infrastructures routières est relativement en bon état général et le transport routier bénéficie d'une grande part de marché. Cependant, on note ce qui suit :

- la gestion et l'entretien du réseau ne sont pas assez rigoureux (problème des surcharges, planification et contrôle de qualité des travaux d'entretien routier) ;
- la régulation du marché des transports de marchandises et des transports en commun n'est pas véritablement assurée (par exemple : visites techniques, respect du code de la route) ;
- la capacité de la flotte de véhicules est supérieure aux besoins ce qui entraîne une concurrence au niveau des prix qui ne permet pas aux entreprises d'investir dans le renouvellement de leur matériel ;
- leur avantage économique est menacé par l'augmentation du coût des carburants.

L'une des contraintes du développement du secteur des transports est l'état du réseau routier qui a eu en plus, ces dernières années, tendance à se dégrader : 39% du réseau routier est en bon état, il y a eu en effet un effort important de réalisation et de réhabilitation sur les dernières années, 36% du réseau est dans un état moyen et 25 % du réseau est en mauvais état. Les causes principales de cette dégradation sont les effets de la surcharge des poids lourds et les contraintes financières qui limitent l'entretien courant des infrastructures. Ces contraintes physiques et d'autres de type institutionnel ou organisationnel mentionnées ci-dessus, devront impérativement être levées afin de permettre au secteur des transports maliens de faire face aux exigences de plus en plus élevées des clients et d'intégrer les évolutions technologiques du secteur.

Source : AFDB-Mali-Note sur le secteur des transports ; 2014, p21.

Consigne :

- 1) Explique la phrase soulignée du document2. (7 Points)
- 2) Propose un plan de désenclavement routier pour le pays. (7 points)
- 3) En t'inspirant du document 1, présente les autres sous-secteurs des transports. (4 points)

NB : Présentation de la copie. (2 points).