

Mers et océans : vecteurs de la mondialisation

Questions : 1- Planisphère p. 46-47 : Situez la principale route maritime (mers et océans, régions du monde), les principales façades maritimes qu'elle dessert et les points de passage stratégiques par lesquelles elle passe.

2- Planisphère p. 46-47, doc. 1 p. 43 et Doc. B : Quels types de marchandises les navires transportent-ils principalement sur cette route maritime ? Avec quels types de navires ?

3- Doc. A et B et Texte p. 43 « Géoréférence » : Comment s'explique l'augmentation de ces échanges maritimes ?

4- Planisphère p. 46-47 et doc. 4 et 5 p. 51 : Quel est l'intérêt du canal de Panama pour la circulation maritime et en particulier pour les Etats-Unis ? Pourquoi des travaux ont-ils été entrepris dans ce canal ?

Voir aussi la vidéo suivante : <https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/00000001374/l-agrandissement-du-canal-de-panama.html>

5- Doc. 1 et 2 p. 56 : Quelle nouvelle route maritime cherche-t-on à développer ? Pourquoi ?

Doc. A : Les mers et les océans : un vaste espace de circulation

"Jamais autant de marchandises n'ont été acheminées par la voie maritime : un peu plus de 9 milliards de tonnes en 2012 (10,7 milliards en 2017) contre 1 milliard en 1960 et 550 millions en 1950 ! Les mers et les océans offrent un espace de circulation d'exception, bien plus aisé dans son utilisation que l'espace terrestre qui nécessite la mise en place de lourdes infrastructures de transport. Les navires couvrent de longues distances sans obstacle, hormis quelques tempêtes. L'espace de circulation est tellement exceptionnel que des canaux pharaoniques, Suez et Panama, ont été construits à la fin du XIX^{ème} siècle pour raccourcir les distances d'un océan à l'autre. De nouvelles écluses, plus larges, sont actuellement en construction pour Panama, alors que l'Egypte envisage d'augmenter les capacités de Suez en élargissant le chenal existant et en créant une portion de canal parallèle à l'original (...). Aujourd'hui, les échanges maritimes s'effectuent principalement entre l'Asie orientale, l'Amérique du nord et l'Europe, ce qui confère aux routes maritimes qui les relient une importance capitale dans le fonctionnement du commerce mondial. "

Source : Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, "Géographie des espaces maritimes", *Documentation photographique*, Mars-Avril 2015

Doc. B : Un porte-conteneur géant : le Bougainville

"Dans le ventre du Bougainville à destination de l'Europe, des ordinateurs portables, des vêtements et tous les produits finis de grande consommation qui atterrissent sur les linéaires de la grande distribution. Dans l'autre sens, le Bougainville quittera l'Europe chargé d'équipements industriels, de produits agro-alimentaires en tous genres (petits pois Bonduelle, pomme de terre, fromage, chocolat...), d'eaux minérales, de produits de luxe, de parfums, de vins ou encore de Cognac. Sacrée invention que cette boîte métallique standard que l'on appelle conteneur ! On la doit aux Américains qui dans les années 1950 ont commencé à mettre des marchandises dans des boîtes de vingt pieds de long (soit 6,10 mètres) pour les faire voyager par mer mais aussi sur terre*. Depuis, on s'est mis à conteneuriser tout ce qui pouvait l'être, en dehors des vrac énergétiques et des matières premières."

* De taille standard (30 m³), le conteneur peut être transporté sur un navire, un train, un camion ou une barge fluviale. Le Bougainville peut transporter 18 000 conteneurs.

Source : Claire Garnier, "Le porte-conteneurs Bougainville, le plus grand navire de la compagnie française CMA-CGM, inauguré", www.usinenouvelle.com, le 6 octobre 2015

