

## II- Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

**Pbg** : Comment les espaces maritimes contribuent-ils à la mondialisation ?

**Fiche 2** : Mers et océans vecteurs de la mondialisation

### A- La maritimisation des économies

\* **Les flux maritimes sont au cœur de la mondialisation**

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.

- La route maritime la plus importante relie l'Asie orientale, l'Europe et l'Amérique du Nord, pour former une **route Est-Ouest qui fait le tour du monde**. Ces trois régions sont les principaux pôles de l'économie mondiale : à ce titre, elles génèrent les flux d'importation et d'exportation de marchandises les plus massifs dans le cadre d'une mondialisation où le transport maritime assure plus de 80% des flux de marchandises.

L'Amérique du Sud et l'Afrique apparaissent en marge de ces routes. Seules des routes secondaires les desservent, dont les flux sont plus faibles.

- On dénombre **trois grandes façades maritimes**, d'Est en Ouest : la façade de l'Asie-Pacifique incluant les ports sud-coréens, chinois, japonais, taïwanais, jusqu'à Singapour ; la façade européenne, aussi appelée *Northern Range*, du Havre à Hambourg ; la façade atlantique des États-Unis, avec notamment New York. Ces façades sont les points de départ et d'arrivée de cette route principale.

- Les **grands points de passage** sont, d'Est en Ouest : les détroits indonésiens de Malacca et de la Sonde ; le détroit d'Ormuz, le détroit de Bab-el-Mandeb de part et d'autre de la péninsule arabique ; le canal de Suez et le détroit de Gibraltar qui commandent l'accès à la Méditerranée ; les détroits danois entre mer du Nord et Baltique, auxquels on pourrait ajouter le détroit du Pas-de-Calais entre Manche et Mer du Nord ; le canal de Panama qui relie l'Atlantique au Pacifique.

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 ?

- **Des produits manufacturés dans des porte-conteneurs.**

Le **texte B** sur le porte-conteneur Bougainville, de la compagnie maritime CMA-CGM, montre que ces produits manufacturés sont par exemple : « 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. »

Le **planisphère** montre que les flux de conteneurs, donc de produits manufacturés pour l'essentiel, sont dissymétriques : à partir de l'Asie, ils sont beaucoup plus importants que ceux qui proviennent des deux autres pôles de l'économie mondiale que sont l'Amérique du Nord et l'Europe. **L'Asie orientale, au pre-**

**mier chef la Chine, au gré de la mondialisation et des délocalisations, est en effet devenu une région industrielle de premier ordre, qui exporte massivement ses produits manufacturés dans le reste du monde.** L'Europe et l'Amérique du Nord ont subi parallèlement un processus de désindustrialisation qui a considérablement diminué leur production de ce type de produits, et partant leur capacité à en exporter.

- **Du pétrole dans des pétroliers.**

**Voir le planisphère 1 p. 40**

Les routes du pétrole ont les mêmes destinations que les routes maritimes majeures, à savoir l'Europe, les États-Unis et l'Asie orientale, où se trouvent les grands pays importateurs, mais pas les mêmes origines, lesquelles sont plus diversifiées puisque ces routes proviennent du golfe Arabo-Persique, mais aussi du golfe de Guinée, de la mer Noire (pétrole russe et d'Asie centrale) et d'Amérique du Sud (Mexique, Venezuela, Brésil), c'est-à-dire des grandes régions pétrolières exportatrices.

- **D'autres vracs liquides ou solides dans des vraquiers.**

**Vraquier** : navire transportant des marchandises en vrac (vrac solide ou sec – minerais, céréales... – ou vrac liquide comme le pétrole).

\* **Une très forte augmentation des échanges maritimes**

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

Aujourd'hui, le transport maritime assure 90% des échanges de marchandises. On estime que le trafic maritime a augmenté de 25% entre 2007 et 2017. Cette augmentation des échanges maritimes s'explique notamment par :

- La **spécialisation des navires** (les navires transportent plus un seul type de marchandises donc ils sont plus efficaces), le **gigantisme des navires** (ils sont de plus en plus grands donc avec une capacité de transport de plus en plus importante) et la **conteneurisation** (on transporte les produits manufacturés par conteneurs, ces grandes boîtes métalliques standardisées). Ces révolutions techniques ont eu lieu à partir des années 1960.

**Conteneur** : boîte métallique aux dimensions standardisées pouvant contenir tout type de produit.

**Conteneurisation** : diffusion du transport des marchandises par conteneurs à tous les modes de transport (camion, train, navire, avion).

- **La libéralisation des échanges** à partir des années 1980.

Les territoires ont été mis en concurrence, ce qui a entraîné d'importantes délocalisations. Ainsi, le commerce maritime a fortement augmenté (des pays producteurs, surtout l'Asie, vers les pays consommateurs les plus riches, Europe, Amérique du Nord).

+ A noter aussi que **les mers et les océans sont traversés par de nombreux câbles sous-marins.**

**Voir la carte 3 p. 41**

99% des communications numériques intercontinentales utilisent les réseaux sous-marins de câbles en fibre optique. La plus forte densité de câbles sous-marins se trouve dans l'Atlantique nord, entre l'Europe et l'Amérique du Nord, et dans le Pacifique et la mer de Chine, entre Asie orientale et Amérique du Nord. Ces localisations rendent compte de la géographie économique de la planète, dominée par ces trois grands pôles. L'Afrique est desservie par un nombre de câbles beaucoup plus faible que l'Europe et l'Amérique du Nord, ce qui rend compte de sa place marginale dans la mondialisation.

**Synthèse à retenir :** - Les mers et les océans représentent des vecteurs de la mondialisation. Ils communiquent les uns avec les autres, offrant ainsi une formidable possibilité d'échanges à l'échelle mondiale. Depuis les années 1960, les échanges maritimes connaissent une très forte augmentation. Aujourd'hui, 90 % des échanges économiques mondiaux se font par la mer : on parle de maritimisation de l'économie.

**Maritimisation de l'économie :** processus associant installation croissante des activités sur les littoraux et augmentation du rôle des espaces maritimes pour l'économie.

- Les mers et les océans sont parcourus par les lignes de transport maritime. Plus de 50 000 navires les empruntent en permanence. Les porte-conteneurs sont particulièrement nombreux sur la route Est-Ouest, axe principal de la mondialisation. Ils relient les trois plus grands pôles de l'économie mondiale : l'Amérique du nord, l'Europe de l'Ouest et l'Asie orientale. Ces trois pôles sont aussi reliés entre eux par des réseaux de câbles sous-marins (99% des communications numériques intercontinentales).

- Avec la mondialisation des échanges, les navires se sont agrandis et spécialisés (pétroliers, porte-conteneurs). Ils appartiennent à de grandes compagnies maritimes (CMA-CGM, Maersk), acteurs majeurs de la maritimisation du monde. Celle-ci s'est accélérée dans les années 1980 avec la libéralisation des échanges, qui a favorisé l'ouverture des économies nationales au commerce mondial (délocalisations).

**Délocalisation :** transfert d'activités vers les pays où les coûts de production sont moins élevés.

## **B- Des espaces maritimes aménagés**

### \* **Les points de passages stratégiques**

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 États-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>

- Le canal de Panama est un passage important :

-> à l'échelle mondiale car il est **situé sur la grande route Est-Ouest** qui fait le tour du monde en reliant l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe

-> à l'échelle régionale et plus particulièrement pour les États-Unis car **il permet de relier les façades Pacifique et Atlantique de l'Amérique entre elles** et plus facilement au reste du monde que le cap Horn.

Toutefois, ce passage est moins important que Malacca ou Ormuz car il intéresse d'abord l'Amérique, mais moins l'Asie, dont le pétrole ne transite pas par là, et beaucoup moins l'Europe, dont le trafic avec l'Asie (golfe Arabo-Persique compris), désormais bien moins important que son trafic avec l'Amérique du Nord, passe exclusivement par les détroits asiatiques (voir l'étude de cas sur la mer de Chine méridionale de la partie I).

- De **nouvelles écluses** ont été construites (voir la vidéo) pour permettre le passage des plus grands porte-conteneurs (les Post-Panamax, supérieurs à 14 000 EVP) qui devaient avant passer par le Cap Horn au sud du Chili/Argentine ;

> A l'échelle mondiale, les passages stratégiques (canaux et détroits) sont aujourd'hui devenus incontournables à la navigation mondiale. Ils concentrent une forte densité de trafic maritime. Ce sont

des points de tensions importants et ils font l'objet d'une surveillance importante liée au développement de la piraterie maritime (détroits de Malacca, Ormuz ou encore Bab-el-Manded).

### \* L'aménagement des ports

- **Pour accompagner la maritimisation, les ports s'agrandissent.** Depuis 2017, Yangshan (Shanghai) est le plus grand port automatisé du monde.

Pour continuer à capter les flux de la mondialisation, le rôle des ports se diversifie. Si la maritimisation a fait des ports des ZIP (zone industrialo-portuaires), ils deviennent aujourd'hui de plus en plus des pôles logistiques (c'est-à-dire des espaces de stockage et de redistribution de marchandises favorisant l'implantation d'entreprises).

**Ex.** Le port de Marsaxlokk (Malte) : **photo 2 p. 44**

Ce port est à la fois une zone franche industrielle (usine playmobil) et le hub régional de la compagnie CMA-CGM.

**Hub = noeud d'un réseau de transport qui permet une redistribution des passagers et des marchandises et un éclatement des destinations.**

- **Les ports asiatiques dominant la maritimisation.** En 2019, 14 des 20 premiers ports mondiaux sont asiatiques (dont 9 chinois). Shanghai est le 1<sup>er</sup> port mondial en 2019 (42 millions de conteneurs par an). Ainsi, les territoires sont inégalement intégrés à la mondialisation de l'économie. 75% des échanges s'effectuent entre les 3 façades maritimes principales (Asie orientale, *Northen Range* en Europe et Amérique du Nord-Est).

### \* La recherche de nouvelles routes maritimes

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

En Arctique, de nouvelles routes maritimes reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord, plus courtes, et donc plus rapides et économiques que les routes maritimes traditionnelles peuvent être déployées en été dans le contexte du réchauffement climatique : les routes du Nord-Ouest et du Nord-Est. La première est située le long des côtes canadiennes et la seconde près des côtes russes. Elles facilitent l'accès aux ressources et surtout leur exportation vers les grandes régions consommatrices.

**Synthèse à retenir** : - Les points de passage stratégiques sont des lieux de concentration du trafic maritime. Il s'agit des canaux (Suez, Panama) et des détroits (Gibraltar, Malacca). Ce sont des points de tension importants. Leur fermeture aurait de graves conséquences sur les échanges internationaux de marchandises. Avec l'augmentation de la taille des navires (gigantisme naval), ils font l'objet de nouveaux aménagements (ex. canal de Panama).

- Les littoraux et les ports sont des zones de contact (d'interface) entre le domaine maritime (l'avant-pays) et un hinterland (l'arrière-pays). Avec l'essor du commerce maritime, les ports se transforment et s'agrandissent. Leurs installations se déplacent vers les eaux profondes des mers et des océans (Yangshan à Shanghai).

Avec la mondialisation, la concurrence entre ces ports est de plus en plus vive. Les échanges se concentrent dans quelques grandes façades maritimes. La façade d'Asie-Pacifique connaît aujourd'hui la plus forte croissance.

## C- Des espaces-ressources

### Planisphère 2 p. 40 : les ressources halieutiques et énergétiques

- **Les ressources maritimes sont d'abord halieutiques.** Environ 80 millions de tonnes de poissons sont pêchés en mer chaque année. Ce chiffre stagne depuis plusieurs années en raison de la surexploitation et de l'épuisement des ressources.

La Chine, l'Indonésie et les Etats-Unis sont les 3 principaux pays pour les captures. Le Pacifique regroupe la moitié des captures marines dans le monde devant l'Atlantique (environ 20%).

L'aquaculture ne cesse de se développer (30 millions de tonnes par an), particulièrement en Asie.

- **Les océans constituent un gisement majeur de ressources énergétiques.** Les hydrocarbures off-shore représentent 1/3 de la production mondiale de pétrole et de gaz et ¼ des réserves connues. Les progrès techniques récents permettent des forages de plus en plus profonds dans de nombreuses zones d'exploitation (Arctique, golfe du Mexique, Alaska, golfe de Guinée etc.). Les espaces maritimes offrent également des perspectives de production d'énergies marines renouvelables (EMR) grâce aux vents, aux marées, aux courants ou à la houle.

- **D'autres ressources sont convoitées.** C'est le cas du sable, très recherché dans le secteur de la construction dans les pays émergents (Chine, Dubaï) ou des métaux précieux contenus notamment dans les nodules polymétalliques.

#### **Doc. : L'enjeu des nodules polymétalliques**

"À plusieurs milliers de mètres de profondeur, certaines plaines abyssales des océans sont abondamment recouvertes d'étranges corps géologiques : les nodules polymétalliques. Renfermant des métaux parmi les plus recherchés - manganèse, cuivre, nickel et cobalt - ces centaines de milliards de tonnes de minerai sont devenues vers 1970 l'enjeu d'une intense compétition scientifique et économique internationale. Pour participer à ce nouvel Eldorado minier, plusieurs nations - dont la France - investissent alors des sommes colossales dans la conception d'engins de ramassage capables d'opérer à de grandes profondeurs. Aujourd'hui, l'exploitation des nodules est de nouveau d'actualité. Des nations comme la Chine, l'Inde ou la Corée du Sud intensifient leurs recherches dans la perspective d'une éventuelle pénurie de certains métaux."

Source : D'après le site de l'Ifremer, [wwz.ifremer.fr](http://wwz.ifremer.fr), 14 décembre 2015

**Synthèse à retenir :** - Les mers et les océans disposent de nombreuses ressources. Les ressources halieutiques fournissent des protéines animales essentielles à l'homme, et la pêche procure du travail et des revenus à de nombreux habitants, surtout situés dans les pays pauvres. L'aquaculture se développe fortement. **Les ressources halieutiques : les ressources vivantes de la mer (poissons, crustacés, mollusques, plantes).**

- Le sous-sol des océans détient des hydrocarbures (pétrole et gaz) qui sont de plus en plus exploités. Aujourd'hui, 30% de la production mondiale de pétrole est d'origine sous-marine. Des nodules polymétalliques et des dépôts minéraux riches en métaux précieux couvrent le sol des océans. Mais ces derniers sont difficiles à atteindre.

**Les nodules métalliques : des petites masses arrondies de quelques centimètres constituées d'un mélange de métaux.**