

G1 - MERS ET OCÉANS : VECTEURS ESSENTIELS DE LA MONDIALISATION

Séance 1 : 1 heure

Introduction

Doc. 1 page 30 : « Plateforme pétrolière en mer de Norvège »

Doc. 2 page 31 : « Canal de Suez (Égypte) »

Question problématisée (formulation de type Première)

Pourquoi les mers et les océans sont-ils des vecteurs essentiels mais inégaux au sein de la mondialisation ? Vous pourrez montrer que les mers et les océans fournissent des ressources variées, qu'ils permettent la circulation de flux intenses mais qu'ils sont inégalement intégrés au sein de la mondialisation.

Question problématisée (formulation de type Terminale)

Pourquoi les mers et les océans sont-ils des vecteurs essentiels mais inégaux au sein de la mondialisation ?

Point méthode : Organiser l'introduction de la réponse à une question problématisée

- commencer par une accroche en rapport avec la formation de la question problématisée
- puis, définir tous les mots clés de la question problématisée : quoi ? où ?
- reprendre la problématique proposée par la réponse problématisée
- annoncer un plan (il n'est plus donné dans la consigne de la question problématisée en Terminale : il faut que vous le trouviez) :
 - o plan multiscalair : un plan en emboitant les échelles géographiques
 - o plan thématique : un plan qui analyse un phénomène en plusieurs thèmes
 - o plan analytique : un plan qui décrit, explique et donne les effets ou les limites
 - o plan dialectique : un plan qui discute un phénomène (Oui... mais ou Non... mais)

• Inauguré en 1869, le canal de Suez relie la mer Méditerranée à la mer Rouge (donc l'Europe à l'Asie) sans contourner l'Afrique : c'est un lieu de passage stratégique dans la mondialisation.

• Les mers et les océans sont fondamentaux pour l'économie mondiale car ils recèlent d'importantes **ressources** (richesses potentielles exploitées ou non par l'homme) et parce qu'ils constituent des **vecteurs** (espaces permettant les déplacements) de la **mondialisation** (processus d'intensification et de libéralisation des échanges à l'échelle planétaire) : ils permettent d'intenses échanges. Mais toutes les mers et tous les océans ne sont pas également intégrés au sein de la mondialisation : certains sont des espaces vitaux pour la mondialisation, alors que d'autres sont en marge.

• **Problématique : Pourquoi les mers et les océans sont-ils des vecteurs essentiels mais inégaux au sein de la mondialisation ?**

• Après avoir montré que les mers et les océans fournissent des ressources variées, on verra qu'ils permettent la circulation de flux intenses. Enfin, on analysera l'inégale intégration des territoires maritimes au sein de la mondialisation.

I. Des espaces qui fournissent des ressources variées

A. Des ressources énergétiques et minérales

Doc. 3 page 35 : « Des ressources maritimes variées, inégalement exploitées »
Doc. 4 page 33 : « Parc éolien London Array, en mer du Nord (Royaume-Uni) »

- Les ressources prélevées dans les mers et dans les océans sont inégalement mises en valeur. Les hydrocarbures **offshore** (ressource présente en mer, sans pour autant relever de la pêche ni du transport maritime), qui constituent 30% de la production mondiale, sont exploités dans les golfes de Guinée et du Mexique, ainsi qu'en mer de Chine méridionale. Leur extraction gagne des espaces de plus en plus profonds et de plus en plus éloignés des côtes.
- La maîtrise technologique de l'**offshore** permet de valoriser le potentiel en **énergies marines renouvelables** (technologies permettant de produire de l'électricité à partir de forces ou de ressources d'un milieu marin) comme les énergies éolienne, hydrolienne... Les fonds océaniques recèlent aussi des minerais, comme les nodules polymétalliques dans la mer des Salomon, qui sont cependant difficilement accessibles et donc peu exploités.

B. Des ressources halieutiques et biochimiques

Doc. 3 page 35 : « Des ressources maritimes variées, inégalement exploitées »
Doc. repère 1 page 36 : « Les principaux pays de pêche »
Doc. vidéoprojeté : « Aquaculture dans la baie de Luoyuan, Chine »
Doc. vidéoprojeté : « Production d'algocarburant à La Réunion »

- Les **ressources halieutiques** (ressources animales ou végétales des milieux aquatiques) sont exploitées dans tous les océans (en Asie du Sud, le long de la côte pacifique de l'Amérique et le long de la côte atlantique de l'Europe et de l'Afrique). Chaque année, 108 millions de tonnes de poissons sont pêchées ou élevées en mer. La productivité moyenne par pêcheur (2,3 tonnes par an) à l'échelle mondiale masque des inégalités : la pêche artisanale se pratique le long des côtes avec des bateaux de taille modeste ; la pêche industrielle d'effectue en haute mer, avec des chalutiers où le poisson est transformé et conditionné sur place.
- L'**aquaculture** (élevage d'espèces aquatiques dans un but commercial), en plein essor, vise à répondre à la demande croissante en produits de la mer, notamment en Asie (28 millions de tonnes d'algues. La **biomasse** (matière vivante sur une portion donnée de l'espace terrestre) marine n'est pas seulement utilisée pour l'alimentation humaine, elle peut aussi servir à produire de l'énergie, comme les algocarburants (carburants produits à partir d'algues).

C. Des ressources paysagères et culturelles

Doc. vidéoprojeté : « Les littoraux, des espaces attractifs »
Doc. vidéoprojeté : « Le monde des croisières maritimes »

- Les ressources paysagères et culturelles favorisent le tourisme. Le **tourisme balnéaire** (forme de tourisme associée à la fréquentation de la plage) est très présent dans quatre bassins touristiques mondiaux comme les littoraux de la mer des Caraïbes (République dominicaine, Cuba...), de la mer Méditerranée (France, Espagne, Italie...) et de l'Océan Indien (Seychelles, Maldives, Thaïlande...) et de l'Océanie (Australie, Nouvelle-Zélande...).
- Le tourisme de croisière connaît une croissance forte : on comptait 28 millions de croisiéristes dans le monde en 2019. La mer des Caraïbes (Miami est le premier port pour les croisières au monde) et la mer Méditerranée concentrent la majorité des croisières. Elles se développent également en mer du Nord et dans la mer de Chine.

II. Des espaces sur lesquels circulent des flux nombreux

A. Des flux matériels : ressources et marchandises

Doc. vidéoprojeté : « Un fret très diversifié »

Doc. vidéoprojeté : « Trois grands types de navires »

Doc. repère 2 page 36 : « L'évolution du transport maritime dans le monde »

Doc. pages 32-33 : « Une maritimisation de l'économie »

- Près de 90% des flux commerciaux transitent par la mer. Les marchandises sont variées et à chaque produit correspond un type de navire : tankers pour les hydrocarbures, porte-conteneurs pour les produits manufacturés, vraquiers pour les céréales et minerai. La **maritimisation** (processus conduisant à l'accroissement de l'exploitation des ressources des mers et des océans et à l'essor des échanges par voie maritime) se renforce.
- Le commerce est en plein essor (il a été multiplié par 10 en 50 ans) grâce à la **conteneurisation** (acheminement de marchandises dans des conteneurs métalliques). Bien qu'il soit plus lent que les autres modes de transport (il faut 40 jours pour relier la Chine à l'Europe en bateau), le transport maritime est moins cher car il permet d'acheminer d'importantes quantités : des porte-conteneurs transportent plus de 20 000 **équivalents vingt pieds** (conteneur de 20 pieds, soit 6,09 mètres), soit l'équivalent de 400 trains, de 1 000 Airbus A380 ou de 20 000 camions.
- À l'échelle mondiale, trois grandes routes maritimes relient l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie pacifique en traversant les trois plus grands océans : Océan Pacifique (qui est le plus fréquenté au monde depuis 1984), Océan Atlantique et Océan Indien. La **route circumterrestre** fait le tour de la Terre en passant par les trois pôles de l'économie mondiale.

B. Des flux immatériels : informations et capitaux

Doc. 1 page 34 : Un monde connecté par des câbles sous-marins »

Doc. vidéoprojeté : « Le Pacific Light Cable Network : relier Hong Kong à Los Angeles »

- Près de 90% des **flux immatériels** (échanges qui ne sont pas visibles) circulent sur 380 câbles en fibre optique posés au fond des mers et des océans. Ces câbles relient les pays les plus développés, appelés la « **Triade élargie** » (Amérique du Nord, Europe, Asie pacifique) aux pays émergents : ils traversent l'Atlantique Nord, le Pacifique Nord, la mer de Chine et longent la côte atlantique de l'Amérique latine. Ils relient entre eux les *data centers* stockant les données des grands sites, comme les GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft).
- Les capitaux circulent de manière dématérialisée, sous la forme de virements bancaires effectués sur Internet. Ils circulent donc virtuellement sous les océans entre les trois pôles majeurs de la mondialisation (Amérique du Nord, Europe et Asie Pacifique). Le marché financier mondial est ouvert en permanence : lorsque les bourses asiatiques ferment, les bourses européennes prennent le relais puis c'est au tour des bourses américaines et ainsi de suite...

C. Des flux humains : migrants et touristes

Doc. vidéoprojeté : « Les principaux flux de migrations à l'échelle mondiale »

Doc. vidéoprojeté : « Le tourisme de croisière »

- Les flux humains circulent aussi sur les mers, comme les flux migratoires. Ils s'effectuent par bateau, sur des distances limitées en reliant des pays peu développés ou en guerre vers des pays plus développés et en paix. C'est pourquoi des **bassins migratoires** (zones à l'étendue assez limitée au sein de laquelle des flux migratoires intenses ont lieu) comme la mer Méditerranée ou la mer des Caraïbes sont très actifs. Ces flux sont majoritairement illégaux et dangereux.
- Des flux touristiques circulent aussi sur les mers et les océans, comme les croisières. Ces flux sont aussi limités en distance : ils circulent dans des mers (mais les liaisons transatlantiques ont cessé depuis les années 1960, concurrencées par l'avion). Les bassins de croisière se concentrent en mer Méditerranée, dans la mer des Caraïbes et en mer de Chine. Ces croisières accueillent des touristes des pays développés qui s'arrêtent dans des villes portuaires pour visiter.

III. Des espaces inégalement intégrés à la mondialisation

A. Des routes maritimes mondiales inégales

Doc. pages 32-33 : « Une maritimisation de l'économie »

Doc. repère 2 page 36 : « L'évolution du transport maritime dans le monde »

Doc. 4 page 39 : « La concentration des armateurs »

- La géographie des flux maritimes révèle une mondialisation inégale. Les flux de matières premières se font depuis les pays en développement et des pays exportateurs de pétrole vers les pays développés et émergents (sens Sud-Nord). Ces pays sont les principales **puissances maritimes** (États capables d'agir sur les grands espaces maritimes en utilisant leur flotte militaire et commerciale) mondiales : Chine, États-Unis, Royaume-Uni, France... Les échanges à forte valeur ajoutée se font entre l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie orientale (sens Nord-Nord).
- Les routes maritimes relient l'Asie orientale, l'Europe et l'Amérique du Nord, en traversant les trois grands océans : elles supportent les volumes les plus importants et les plus variés car elles relient les trois principaux pôles de l'économie mondiale, qui concentrent plus de 85% du commerce mondial. Les quantités transportées par de très grandes compagnies (APM-Maersk, MSC, COSCO, CMA CGM...) sur les routes maritimes ne cessent d'augmenter.

B. Quelques points de passage stratégiques

Doc. pages 32-33 : « Une maritimisation de l'économie »

Doc. 1 page 42 : « Le canal de Panama et son élargissement »

- Certains **caps** (pointes de terre qui s'avancent dans la mer) et **détroits** (passages naturels entre deux terres, mettant en relation deux mers ou deux océans) constituent des points de passage stratégiques sur les grandes routes maritimes mondiales. Par le détroit d'Ormuz, à la sortie du Golfe persique, transite un tiers des échanges maritimes pétroliers mondiaux. Le Cap de Bonne Espérance, à la pointe Sud de l'Afrique, est emprunté par les navires ne pouvant ou ne voulant pas transiter par le canal de Suez (soit parce qu'ils sont trop grands ou parce qu'il faut payer).
- Les **canaux** (cours d'eau artificiel reliant deux mers ou deux océans) de Suez et de Panama évitent des détours qui consistent à contourner l'Afrique ou l'Amérique. Le premier raccourcit le trajet entre l'Europe et l'Asie en reliant la mer Méditerranée à la mer Rouge. Le second forme un trait d'union entre l'Océan Atlantique et l'Océan Pacifique. Les deux États qui les contrôlent, l'Égypte et le Panama, en tirent d'importants revenus (le canal de Suez fournit 10% du budget de l'État égyptien). Leur modernisation récente a été vitale pour conforter leur place sur les grandes routes mondiales : depuis 2007, le canal de Panama est élargi et approfondi.

C. Des flux concentrés sur certaines façades

Doc. pages 32-33 : « Une maritimisation de l'économie »

Doc. 1 page 34 : « Un monde connecté par des câbles sous-marins »

Doc. vidéoprojeté : « Le schéma d'une façade maritime »

- Les **façades maritimes** (espace littoral aménagé où les ports servent d'interface entre un arrière-pays terrestre et un avant-pays maritime) concentrent les activités maritimes. Les plus puissantes réunissent des ports nombreux, au trafic élevé et en concurrence. Ils desservent de vastes régions qui constituent leur **arrière-pays** (zone d'influence d'un port à l'intérieur des terres) et s'ouvrent sur leur **avant-pays** (zone maritime de desserte des lignes régulières d'un port). Ce sont aussi des lieux majeurs de la production industrielle grâce aux zones industrialo-portuaires. Les câbles sous-marins desservent prioritairement ces façades les plus actives.
- La Chine, première exportatrice au monde, dispose d'une des façades maritimes les plus importantes avec trois pôles majeurs : le delta de la rivière des Perles, Shanghai et le golfe de Bohai. Cette façade importante entretient des relations privilégiées avec les trois autres grandes façades maritimes mondiales : celles de l'Est de l'Amérique du Nord, celle de l'Ouest de l'Amérique du Nord et celle de l'Europe du Nord.

Conclusion

- Les espaces maritimes recèlent de très nombreuses ressources et ils servent de support aux flux, matériels, immatériels et humains dans le contexte de la mondialisation. Mais tous les espaces maritimes ne sont pas intégrés de façon égale au sein de la mondialisation.
- Par conséquent, les mers et les océans se trouvent dans une situation paradoxale au sein de la mondialisation : certains espaces maritimes alimentent pleinement le fonctionnement du processus de maritimisation et de mondialisation alors que d'autres sont exploités ou laissés pour compte.
- La situation que connaît actuellement la mer Méditerranée résume-t-elle la situation globale des mers et des océans de la planète ?

Point méthode : Organiser la conclusion de la réponse à une question problématisée

- commencer par résumer les parties du plan (en rappelant les titres des parties) ;
- puis, répondre à la problématique, en justifiant la réponse donnée ;
- enfin, faire une ouverture vers un sujet proche :
 - soit en changeant de lieu
 - soit en changeant d'échelle