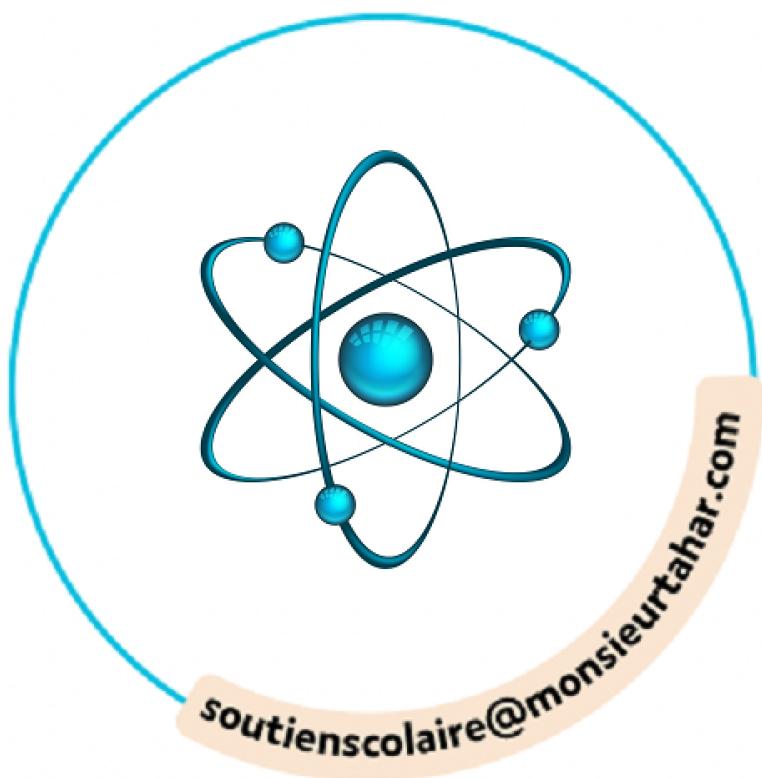


# COURS GEOGRAPHIE

## CHAPITRE 1



**Mers et Oceans, vecteurs essentiels  
de la mondialisation**

# Cours 1 Une économie mondiale de plus en plus maritime

## Quelle place les mers et océans occupent-ils dans la mondialisation ?



### A Des espaces parcourus par les flux de la mondialisation

La **maritimisation** de l'économie mondiale est une conséquence de la mondialisation : 90 % des marchandises sont exportés par bateau. Le trafic maritime mondial a augmenté de 25 % entre 2007 et 2017 (Repère A). Par ailleurs, en 2018, 28 millions de croisiéristes et 99 % des flux Internet (380 câbles sous-marins) traversent les mers et océans (doc. 2).

Pour s'adapter à cette forte demande, les navires deviennent plus gros et se spécialisent (porte-conteneurs, méthanier, pétrolier). Depuis les années 1960, les porte-conteneurs sont passés d'une capacité de 500 boîtes à plus de 21 000 aujourd'hui et atteignent 400 m de long (doc. 1). Cela contribue à la compétitivité du coût du transport maritime (moins de 2 % du prix de revient des marchandises).

Cette course au gigantisme est menée par des **armateurs**. Le marché est dominé par des groupes européens (Repère B), mais parmi les dix premiers, six sont asiatiques (contre quatre en 2000). Ils investissent dans les infrastructures portuaires (CMA CGM à Kingston en Jamaïque, Maersk à Rotterdam) et dans l'innovation. En 2019, CMA CGM lance son premier porte-conteneur géant (le CMA CGM Jacques Saadé) propulsé au gaz naturel liquéfié, rejetant moins de polluants nocifs que le fioul lourd maritime utilisé aujourd'hui.

### B Des espaces qui structurent la mondialisation

La **route circumterrestre** relie les principaux pôles de l'économie mondiale. Le Pacifique est devenu l'océan de la mondialisation. Depuis 1984, les flux y ont dépassé ceux de l'Atlantique : en 2018, 27,6 million de conteneurs l'ont traversé, contre 24,8 pour l'océan Indien et 8,1 pour l'Atlantique. Cette route est jalonnée de **hubs** qui redistribuent les marchandises vers des ports secondaires et leur arrière-pays.

Le réseau des échanges maritimes est complété par des lignes spécialisées. Les routes des hydrocarbures depuis le Moyen-Orient (45 % des exportations) et l'Afrique de l'Est traversent les océans Indien et Atlantique. Les routes du fer et du charbon partent depuis l'Amérique et l'Australie, les routes agricoles depuis l'Europe et l'Amérique.

Les canaux transocéaniques, points de passage incontournables, s'adaptent au gigantisme des navires. Le nouveau canal de Suez (2015) voit transiter jusqu'à 97 navires par jour (49 avant les travaux). En 2017, la Turquie a lancé le projet du canal d'Istanbul pour contourner le détroit du Bosphore aujourd'hui saturé par la circulation maritime (navires de marchandises, paquebots de croisière, ferries ...).

### C Des espaces menacés par des flux croissants

L'explosion du trafic maritime conduit à des pollutions. Responsable de 3 % des gaz à effet de serre, la part du transport maritime pourrait passer à 17 % en 2050. Si le nombre de marées noires diminue (64 en 1990 à 6 en 2018), la quantité de pétrole déversé reste élevée (113 000 tonnes lors du naufrage du *Sanchi* en mer de Chine en 2018), en raison de la capacité des navires.

La compétition pour le transport de marchandises entraîne la recherche de nouvelles routes. La **route polaire** du nord-est permet un gain de distance entre l'Europe et l'Asie de 40 %, mais est encore incertaine (dangerosité et coût). Des ponts continentaux sont renforcés pour diminuer la dépendance au trafic maritime (nouvelles routes de la soie).

La concentration du trafic dans des goulets d'étranglement freine et fragilise le trafic. Les détroits et les canaux transocéaniques restent des lieux de vulnérabilité géopolitique. En 2019, l'Iran a menacé de fermer le détroit d'Ormuz, par où transite 35 % du pétrole exporté par voie maritime.

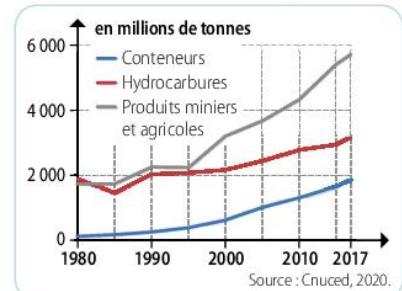
La maritimisation de l'économie et la mondialisation influent l'une sur l'autre.

#### Vocabulaire

- Armateur** : personne ou entreprise qui possède une flotte de navires et qui s'occupe de son exploitation commerciale.
- Hub** : point d'un réseau (aéroport, port) drainant passagers et marchandises pour les redistribuer à une échelle internationale.
- Maritimisation** : processus d'accroissement des échanges par les voies maritimes depuis les années 1970 dans le contexte de la mondialisation.
- Route circumterrestre** : route maritime faisant le tour de la terre en passant par les principaux foyers de l'économie mondiale.
- Route polaire** : route maritime arctique en cours d'ouverture (passage du nord-est, passage du nord-ouest et route transpolaire).

#### REPÈRE A

##### La maritimisation des échanges



#### REPÈRE B

##### Classement des armateurs en 2019

Armateurs	Trafic annuel, en nombre de conteneurs (en % du total)
1 <sup>er</sup> APM-Maersk (Danemark)	4 176 890 (18)
2 <sup>e</sup> MSC (Suisse-Italie)	3 475 818 (15)
3 <sup>e</sup> Cosco (Chine)	2 912 651 (12,6)
4 <sup>e</sup> CMA CGM (France)	2 721 084 (11,7)
5 <sup>e</sup> Hapag-Lloyd (Allemagne)	1 700 384 (7,3)

Source : Alphaliner, 2020.

# Des espaces maritimes aménagés par la mondialisation

## Comment la maritimisation de l'économie transforme-t-elle les territoires ?

### A Des littoraux de plus en plus aménagés

Pour accompagner la maritimisation, les ports s'agrandissent. Inauguré en 2015, le terminal 100 % automatisé APM-Maersk à Rotterdam répond au gigantisme des porte-conteneurs et à l'exigence accrue de productivité. Depuis 2017, Yangshan (Shanghai) est le plus grand port automatisé du monde.

Pour continuer à capturer les flux de la mondialisation, le rôle des ports se diversifie. Si la maritimisation a fait des ports des ZIP, ils deviennent aujourd'hui de plus en plus des **pôles logistiques**. Le port de Malte est à la fois une zone franche industrielle (usine Playmobil) et le hub régional de CMA CGM (doc. 1).

Ces adaptations consolident la compétition entre les trois grandes façades maritimes de l'Asie orientale, de l'Europe de l'Ouest et de l'Amérique du Nord-Est. Bien reliés à leur arrière-pays (les trois plus grands marchés de consommation au monde), les ports y sont souvent complémentaires par le **feeder** (Repère A).

### B Une nouvelle hiérarchie portuaire

Les ports asiatiques dominent la maritimisation (Repère B). En 2019, 14 des 20 premiers ports mondiaux sont asiatiques (9 en 2000) dont 9 chinois (2 en 2000). Le port de Shanghai, 1<sup>er</sup> port mondial en 2019, traite 42 millions de conteneurs par an (5,6 en 2000).

Le déclassement des ports occidentaux est la conséquence de l'envolée des ports asiatiques. Los Angeles, 6<sup>e</sup> port mondial en 2000 est aujourd'hui à la 17<sup>e</sup> place, malgré une hausse de 48 % de son trafic. Ces ports se concurrencent pour accueillir le trafic en provenance d'Asie, notamment en se spécialisant : Baltimore dans le charbon et les voitures, Rouen dans les céréales.

Des littoraux portuaires sont à l'écart de la mondialisation. L'Afrique et l'Amérique du Sud ne possèdent pas de façade portuaire (faiblesse de leur arrière-pays), mais des ports sont en cours de modernisation (San Pedro en Côte d'Ivoire confié à MSC, Chancay au Pérou à Cosco). Le **feeder** y hiérarchise les ports entre eux et renforce la place des plus grands hubs (Santos au Brésil).

### C Des mers et océans inégalement intégrés dans la mondialisation

Les océans sont des marqueurs des étapes de la mondialisation. L'Atlantique (premier centre de la mondialisation) a cédé la place aux océans Pacifique et Indien, nouveaux coeurs des échanges mondiaux. Mais leur intégration est inégale et concentrée dans leur partie septentrionale (océan Indien) et asiatique (Pacifique).

Des **méditerranées** sont intégrées à la mondialisation. Ces espaces périphériques des océans y sont intégrés par des flux régionaux (**feeder** dans la Baltique, croisières dans les Caraïbes). Ils sont ainsi des couloirs de circulation intenses et contrôlés (mer de Chine).

Les autres territoires maritimes connaissent des dynamiques contrastées, entre marginalisation et affirmation (doc. 2). Les mers bordières sud-atlantiques et sud-pacifiques, à proximité de l'océan Austral, restent à l'écart de la maritimisation. En revanche, la mer Caspienne (riche en hydrocarbures) et l'océan Arctique (hydrocarbures et routes polaires), au cœur d'enjeux géopolitiques internationaux, sont en voie d'intégration dans la maritimisation.

La maritimisation est un processus sélectif, à la fois intégrateur et marginalisant.

### Vocabulaire

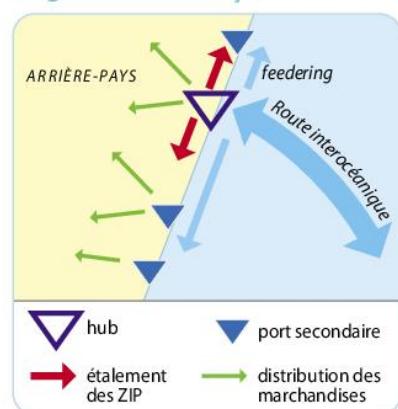
**Feeder** : technique qui consiste à redistribuer des conteneurs entre des ports secondaires et le port principal (hub) où ils sont chargés et déchargés sur des navires transocéaniques.

**Méditerranée** : espace maritime semi-fermé traversé par des flux intenses et variés et suscitant une volonté d'appropriation par une puissance riveraine : mer Méditerranée, mer de Chine, Caraïbes, mer Baltique...

**Pôle logistique** : espace de stockage et de redistribution de marchandises favorisant l'implantation d'entreprises.

### REPÈRE A

#### L'organisation d'une façade maritime



### REPÈRE B

#### Les 5 premiers ports à conteneurs

Rang en 2018	Ports (pays)	Trafic en 2018, en millions de conteneurs
1	Shanghai (Chine)	42
2	Singapour (Singapour)	36
3	Ningbo-Zhoushan (Chine)	26
4	Shenzhen (Chine)	25
5	Guangzhou (Chine)	22

Source : Aapa, 2020.