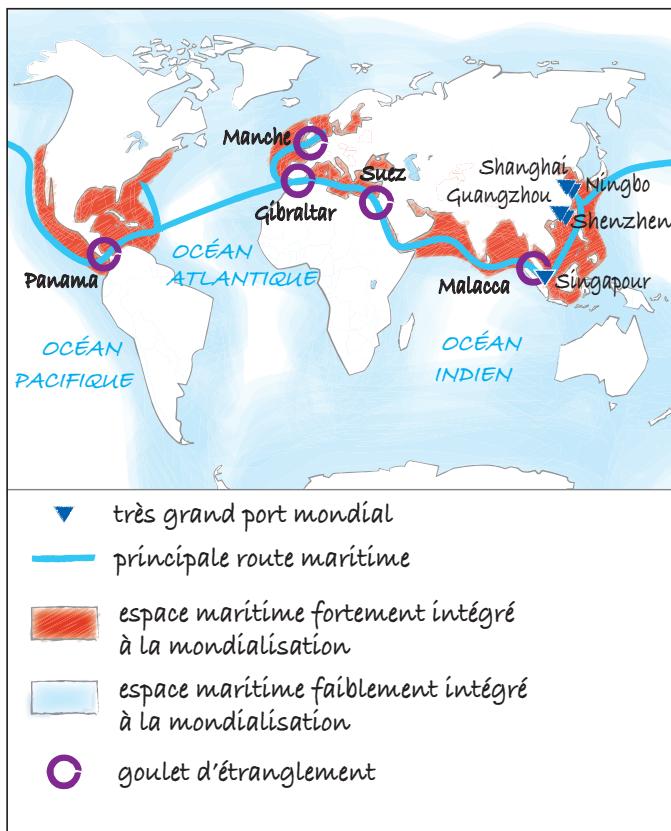


■ Localiser La maritimisation



■ Expliquer

Révolution technologique : invention du conteneur et du porte-conteneur ; course au gigantisme des navires ; spécialisation des navires (vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs...).

Révolution commerciale : rationalisation des opérations de chargement/déchargement ; *feeding* ; hub portuaire.

Révolution financière : constitution de grands groupes d'armateurs ; investissements des armateurs dans le

gigantisme des navires et des ports.

Révolution géographique : création des routes maritimes régulières ; valorisation des goulets d'étranglement (détroits et canaux).

■ Analyser

Décrire : une faible augmentation du nombre de navires passant par Suez et une légère diminution par Panama ; mais une augmentation des marchandises transportées.

Déduire : une augmentation de la capacité des navires (course au gigantisme) ; une adaptation des canaux (travaux de modernisation et d'agrandissement).

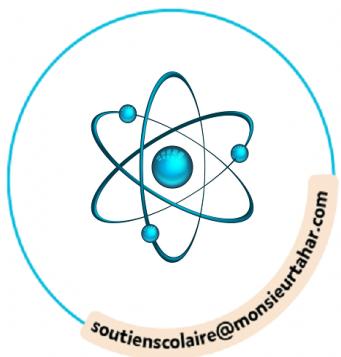
Conclure : une meilleure adaptation du canal de Suez à la maritimisation.

■ Argumenter

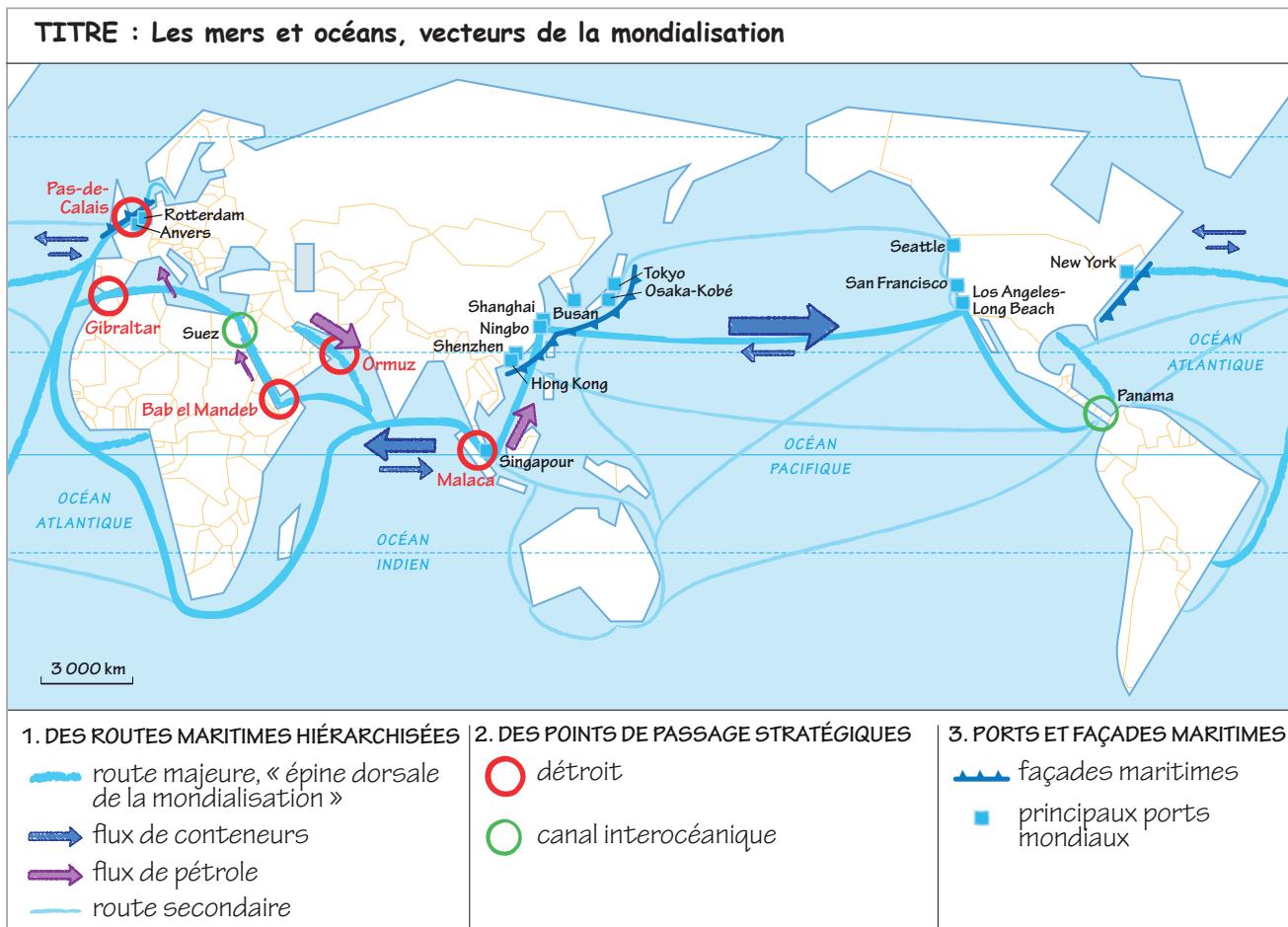
- La mer de Chine méridionale est l'une des plus convoitées au monde, car y circulent 30 % du trafic maritime mondial et parce que des ressources en hydrocarbures y sont présentes.
- La maritimisation se caractérise par des flux variés, comme les flux d'informations, les flux de marchandises (conteneurs, céréales, minéraux, hydrocarbures).
- La maritimisation hiérarchise les littoraux portuaires. En effet, les ports de la façade asiatique dominent le commerce maritime mondial devant les ports occidentaux (Europe et Amérique du Nord).
- La maritimisation hiérarchise les mers et océans. Ainsi, le Pacifique est au cœur de la mondialisation devant l'océan Indien et l'océan Atlantique. Des Méditerranées sont intégrées à la mondialisation (Caraïbes, Baltique, mer de Chine).

■ Travailler autrement

Les principaux éléments livrés par ce reportage valorisent le port de Montréal : développement de l'intermodalité (route, rail) ; accès à un marché de 110 millions de consommateurs (40 au Canada, 70 aux États-Unis) ; connexions aux ports européens et des marchés émergents ; modernisation des quais à conteneurs.



Bac blanc Transposer un texte en croquis



Analyser un document

Proposition de plan :

I. Les routes maritimes jouent un rôle essentiel dans la mondialisation

II. Des espaces stratégiques de premier ordre : Walter Raleigh « celui qui domine la mer, domine le commerce ; celui qui domine le commerce, domine le monde lui-même »

III. Une importance économique et stratégique cependant inégale

Parties du texte à expliquer dans les différentes parties du plan :

« Conditionnant le transit des ressources, des matières premières et des marchandises, les routes ont toujours été vitales pour les sociétés. Leur tracé, connectant des espaces, en isolant d'autres, tout comme leurs points stratégiques, permettant d'ouvrir ou de fermer les passages, vallées, cols, ponts, détroits, îles, etc., sont étudiés par la géopolitique. L'importance de contrôler les routes commerciales a été théorisée à la fin du xixe siècle par l'amiral américain Mahan. Au tournant de ce siècle, les États-Unis se sont ainsi rendus maîtres des routes transocéaniques, faisant l'acquisition de plusieurs îles dans le pacifique (Hawaï, Guam...) et prenant possession du canal de Panama. Encore aujourd'hui, la position des flottes et des bases américaines dans le monde reflète cette volonté de maîtriser et de sécuriser les routes d'approvisionnement.

Le détroit de Malacca en est un parfait exemple. Localisé sur un des axes majeurs du trafic maritime international, il s'étend sur près de 800 km et offre une connexion entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Il permet en particulier l'accès à Singapour, deuxième port mondial de conteneurs. Or, les luttes sont âpres pour contrôler et sécuriser cette zone, notamment pour réduire les activités de piraterie. Une forte concurrence géopolitique oppose la Chine et les États-Unis dans la région. »

