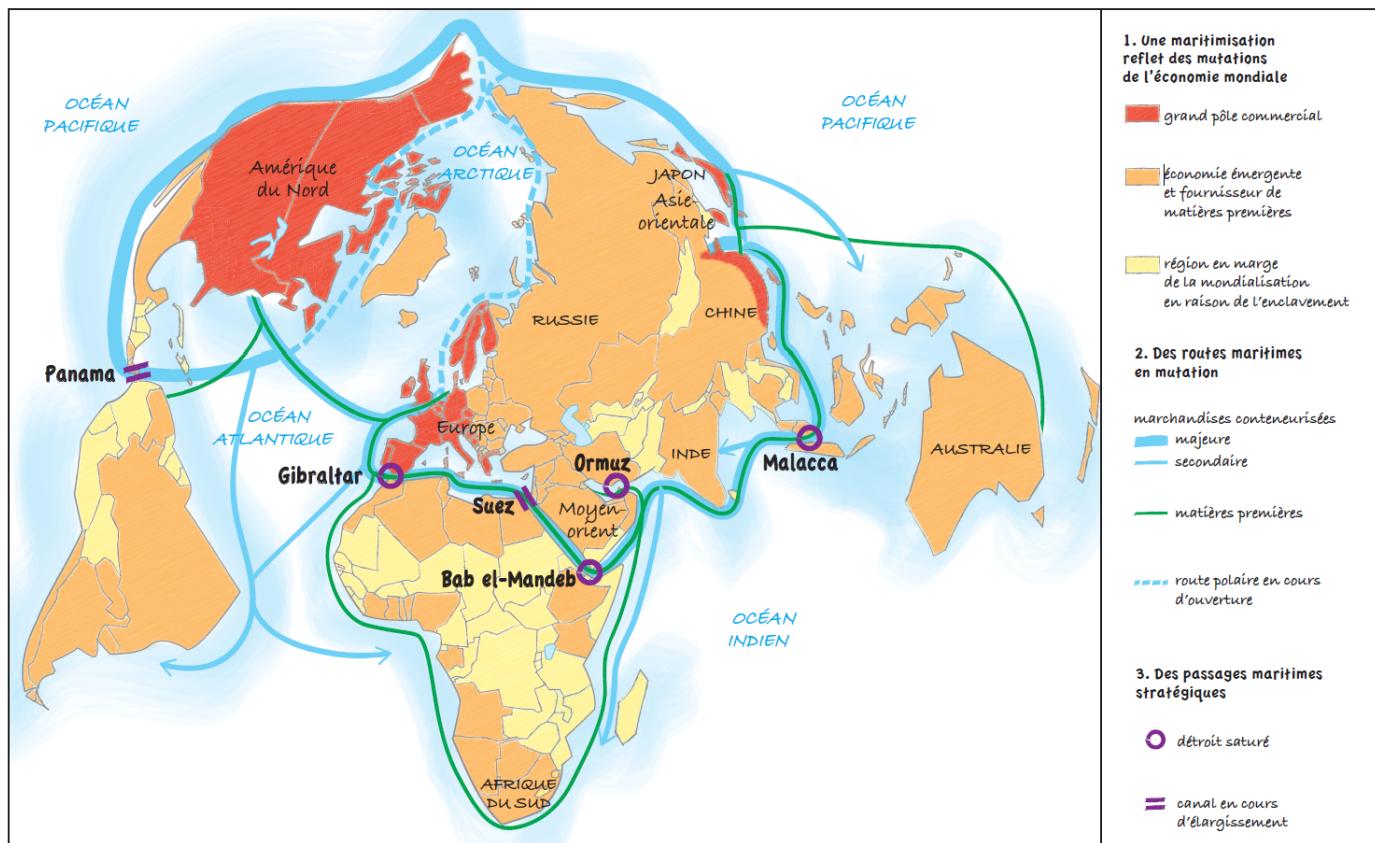


## ► Méthode BAC-E3C

### Réalisation d'une production graphique

#### C Réaliser le croquis

**Titre :** Une économie mondiale marquée par la maritimisation



## ► Méthode BAC-E3C

### Analyse de documents

La double page propose un exercice entièrement rédigé. Il peut servir de référence aux élèves tout au long de l'année. Il peut aussi donner lieu à un exercice en classe, invitant par exemple les élèves à repérer toutes les étapes de l'analyse

de document (étapes de l'introduction, organisation des paragraphes du développement, étapes de la conclusion), à changer les exemples à partir du cours fait en classe, à repérer et modifier les mots de liaison et les transitions, etc.

## ► Méthode BAC-E3C

### Analyse de document

#### A Identifier le document

1. Le planisphère proposé à l'étude porte sur les territoires maritimes, de la ZEE (zone économique exclusive, c'est-à-dire la zone dont les ressources sont exploitables par les États riverains sur une distance de 200 milles nautiques) à la haute mer, c'est-à-dire l'ensemble des eaux internationales où l'exploitation des ressources est commune et réglementée par le droit de la mer. Cette carte est extraite d'un numéro de 2019 de la revue spécialisée de géographie, *Carto*.

#### B Prélever les informations

2. Cette carte est centrée sur le Pacifique, car il s'agit de la principale zone de pêche au monde. Les captures de poissons en mer sont aussi élevées dans le nord-est de l'océan Atlantique et dans l'océan Indien. Au contraire, les captures sont moins élevées dans les zones arctique et antarctique. En plus des ressources, les espaces maritimes sont aussi stratégiques pour leurs routes, notamment la route circumterrestre qui relie les principales façades portuaires de l'Asie orientale, de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Viennent s'ajouter des routes secondaires : celle qui contourne l'Afrique avant de traverser l'océan Indien ainsi que la route qui relie l'Europe à l'Amérique du Sud.

3. La haute mer, représentée en bleu clair, est un espace largement traversé et exploité (ressources halieutiques, notamment dans le Pacifique et l'Atlantique Sud, ressources minières). D'après cette carte, seules quelques zones maritimes de l'Atlantique Nord et Sud, en haute mer, sont fermées à la pêche profonde (en rouge).

#### C Interpréter la carte

4. Depuis la convention des Nations unies de Montego Bay (1982), le droit de la mer établit des limites d'exploitation pour chaque État. Les ZEE symbolisent l'appropriation des mers et océans par les États. L'extension des ZEE est possible sous conditions (extension du plateau continental). Au

contraire, la haute mer est l'espace maritime situé au-delà de la ZEE, ouvert à tous les États, côtiers ou sans littoral, qui ont la liberté de navigation, de pêche, de survol et de pose de câbles et pipelines sous-marins.

5. La haute mer échappe à l'appropriation des États. Mais le droit de la mer s'y applique. La pêche d'espèces protégées comme les baleines y est interdite et un navire ne peut s'y aventurer sans être immatriculé : il doit donc appliquer les lois de l'État dans lequel il est enregistré. Cependant, il n'existe que peu de règles concernant la protection de la haute mer.

6.

I) Des usages multiples des espaces maritimes

1. L'exploitation des ressources maritimes – ex. : ressources halieutiques dans l'Atlantique et le Pacifique Nord ; hydrocarbures offshore (golfe de Guinée), minéraux, EMR (Europe du Nord).

2. Un espace de circulation de la mondialisation – ex. : route maritime circumterrestre qui relie les trois façades principales du monde.

II) Des espaces maritimes à préserver

1. Des espaces surexploités et pollués – ex. : surpêche (Atlantique), pêche illégale (côtes africaines), pollutions d'origine terrestre (pesticide, plastique).

2. Des mesures de protection encore insuffisantes – ex. : inégale efficacité des aires marines protégées, essor de l'économie bleue, discussions en cours sur la haute mer.

III) Des espaces maritimes convoités par les États

1. Les ZEE symbolisent l'appropriation des mers et océans par les États ; ces derniers cherchent à les étendre pour accaparer les ressources (l'extension des ZEE est possible sous conditions selon le droit de la mer) et contrôler les routes stratégiques de la mondialisation (Arctique, mer de Chine).

2. La délimitation des ZEE est parfois une source de conflits à cause de la course aux ressources, certaines îles notamment sont devenues stratégiques et sont convoitées – ex. : mer de Chine orientale.

## ► Sujet BAC-E3C

### Analyse de document

Le plan de l'analyse peut être articulé en trois parties.

I) L'Arctique, un espace en mutation et convoité : changement climatique (recul des glaces), de nouvelles opportunités économiques (accessibilité des ressources énergétiques, tourisme de croisières, ouverture de potentielles routes du commerce mondial).

II) L'Arctique, un espace disputé : des tensions qui persistent

sur la délimitation des frontières maritimes, des tensions pour le contrôle des futures routes maritimes ; une volonté d'affirmer sa puissance (Russie).

III) L'Arctique, un espace à protéger : un espace vulnérable (changement climatique), un espace menacé (zone de pollution), des espaces protégés en essor qui n'apparaissent pas sur la carte.

## ► Méthode BAC-E3C

### Analyse de documents

#### A Identifier le document

1. Le document proposé à l'étude est une série statistique dont les valeurs proviennent du port de Hambourg et du Bureau international statistiques des transports. La date de 2020 prouve qu'il s'agit des valeurs les plus récentes disponibles sur le sujet. Ce tableau présente quelques indicateurs et leur évolution pour les plus 20 grands sites portuaires mondiaux. En quoi ce document illustre-t-il les bouleversements de la hiérarchie portuaire mondiale ?

#### B Décrire la série statistique

2. Réponses attendues :

- La Chine compte 7 des 20 premiers ports mondiaux en 2018 contre 2 en 2000. → **faux**, car la Chine compte, en 2018, 9 des 20 premiers ports mondiaux.
- Le port ayant enregistré la croissance la plus forte depuis 2000 est Shanghai. → **faux**, puisqu'il s'agit des ports de Shenzhen et Ningbo-Zhoustan qui ont progressé de 97 % contre 87 % pour Shanghai.
- Le port de Ningbo-Zhoustan a quasiment doublé son trafic depuis 2000. → **vrai**.
- 7 des ports classés en 2018 dans le Top 20 ne l'étaient pas en 2000. → **vrai**.
- Les ports chinois représentent la moitié du trafic des 10 premiers ports mondiaux. → **faux**, puisque cette proposition minimise le poids de la Chine qui représente près des trois quarts du trafic des 10 premiers ports mondiaux.

#### C Interpréter la série statistique

3. et 4. Il est possible de rédiger l'analyse de document selon le plan détaillé suivant.

**I) Des ports développés en perte de vitesse** ne diminue pas mais augmente moins vite que les émergents → ils reculent dans le classement (Rotterdam est au 11<sup>e</sup> rang mondial en 2018, alors qu'il était au 5<sup>e</sup> en 2000). Aujourd'hui, les pays développés ne comptent plus que 6 ports sur les 20 premiers mondiaux. Explication : perte de vitesse des économies avancées ; mondialisation qui entraîne une augmentation des flux depuis les pays émergents...

**II) Des ports émergents qui s'affirment** : les ports asiatiques occupent désormais une place très importante dans la hiérarchie portuaire (14 des 20 premiers mondiaux). Ce sont les ports qui enregistrent les plus fortes croissances de leur trafic. Ceci est dû au basculement du centre de gravité mondial et au rôle croissant des espaces productifs asiatiques. Cela concerne surtout la Chine (9 des 20 premiers ports mondiaux).

**III) Des espaces maritimes totalement absents du classement** : l'Amérique du Sud, l'Océanie et l'Afrique sont absents du classement ; de même, l'océan Indien compte peu des premiers ports mondiaux (Port Kelang en Malaisie). Cette inégalité reflète la marginalisation de ces territoires dans la mondialisation (Afrique) ou leur secondeurisation (Amérique du Sud, Océanie).

## ► Méthode BAC-E3C

### Question problématisée

Comment les réseaux de transport et de communication contribuent-ils à hiérarchiser les espaces maritimes dans la mondialisation ?

#### A Analyser la question problématisée

1. – **Comment** : ici, il est tout à fait possible de remplacer « comment » par « de quelle manière », ce qui permet de bien cibler l'objectif visé par cette question.

– **Réseaux de transport et de communication** : les réseaux maritimes doivent aussi comprendre les câbles sous-marins au rôle croissant dans la mondialisation de l'information et du cyberspace.

– **Hiérarchiser** : il est important de hiérarchiser les océans en fonction du trafic qu'ils accueillent, mais également les espaces littoraux qui les bordent.

– **Espaces maritimes** : la démarche géographique met au cœur de sa réflexion les sociétés humaines. Il est donc essentiel d'élargir l'étude aux littoraux qui abritent ces populations et leurs activités, alors que les océans en abritent les flux.

– **Mondialisation** : 90 % des flux de marchandises et 99 % des télécommunications passent par les océans, ce qui les rend stratégiques dans la mondialisation.

#### B Organiser la réponse à la question problématisée

2. Le plan qui répond le mieux à la réponse à la question problématisée est le **plan 1** puisque, par son organisation, il démontre le rôle joué par les réseaux de transport et de

communication dans la hiérarchisation des espaces maritimes. La notion de hiérarchisation est totalement absente du **plan 2**, ce qui le rend incohérent pour répondre au sujet.

**3. – maritimisation ; ports ; conteneurs** : dans le paragraphe 1 (Les réseaux de transport maritime assurent l'essentiel des échanges de la mondialisation).

– **ports ; façade maritime ; ZIP ; canal transocéanique ; hiérarchie portuaire en évolution** : dans le paragraphe 2 (Les réseaux les plus utilisés intègrent les espaces maritimes qui relient les pôles majeurs de la mondialisation).

– **enclavement ; éloignement** : dans le paragraphe 3 (D'autres espaces maritimes, moins équipés, restent à l'écart de la mondialisation)

#### C Rédiger la réponse à la question problématisée

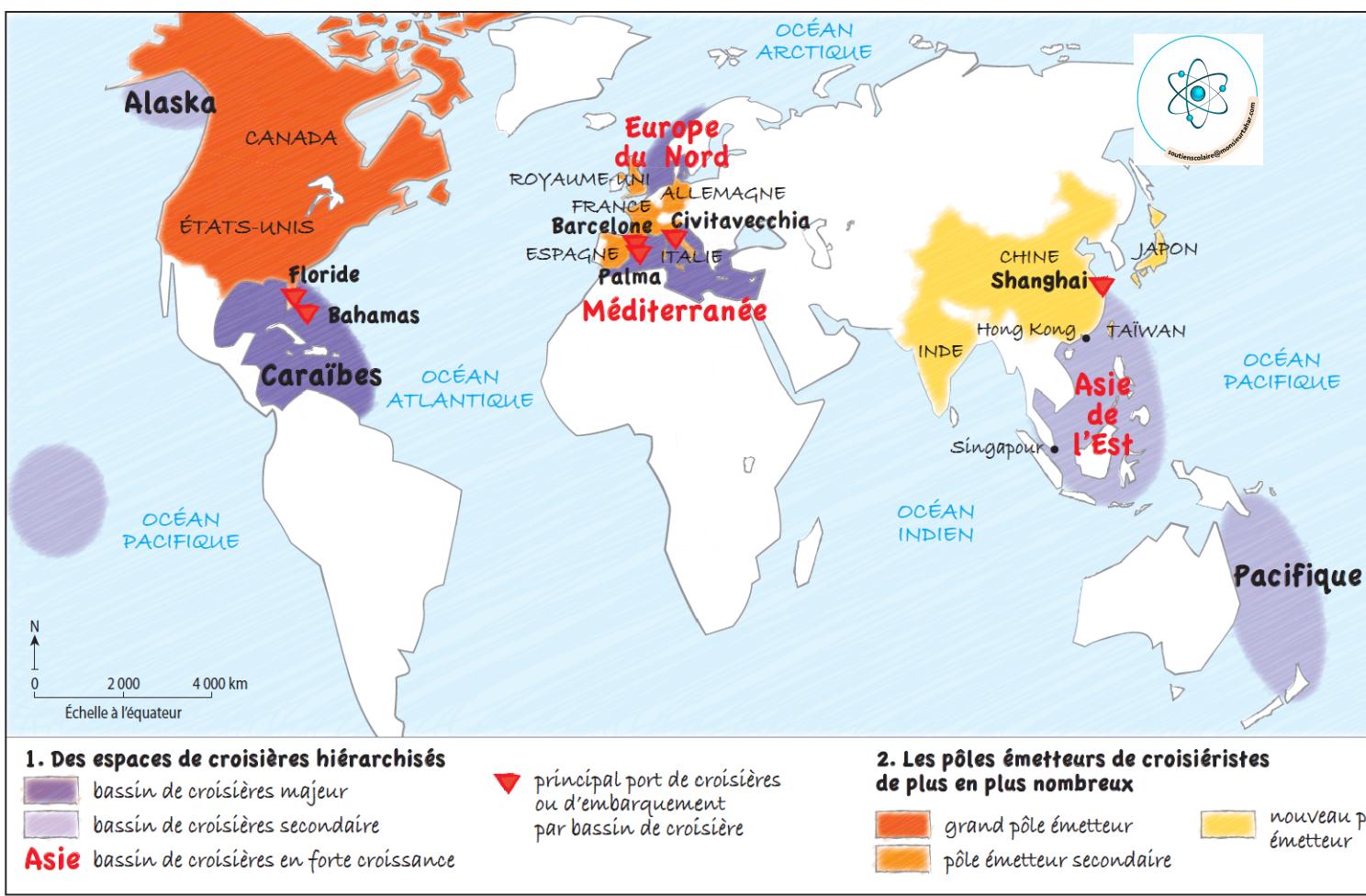
**4. – Enjeux de la question problématisée** : les réseaux de transport et de communication jouent un rôle croissant dans la mondialisation. Ce constat conduit à se demander comment ils contribuent à hiérarchiser les espaces maritimes dans la mondialisation.

– **Annonce du plan choisi pour la démonstration** : il s'agira de répondre à cette question en analysant dans un premier temps le rôle essentiel joué par les transports maritimes dans la mondialisation, puis l'intégration des pôles majeurs de la mondialisation dans ces réseaux et enfin, le fait que d'autres espaces maritimes restent à l'écart de la mondialisation.

## ► Sujet BAC-E3C

### Réalisation d'une production graphique

**Titre :** Les espaces du tourisme de croisières dans le monde



## ► Sujet BAC-E3C

### Question problématisée

p. 82

Comment l'appropriation des mers et des océans renforce-t-elle les tensions entre les États ?

Le plan de la question problématisée peut s'organiser de la manière suivante.

I) Un droit de la mer qui définit les règles d'exploitation et de circulation des mers et océans : les ZEE, des limites d'exploitation pour chaque État, le statut particulier de la haute mer, une liberté de circulation garantie.

II) Des enjeux économiques et géostratégiques pour les États :

accès aux ressources alimentaires, minérales et énergétiques, contrôle des routes du commerce, appropriation stratégique (bases militaires et flottes).

III) Des espaces maritimes entre tensions et coopérations : des litiges pour la délimitation des ZEE (mer de Chine, Arctique), des tensions entre les puissances pour le contrôle des routes maritimes (États-Unis/Chine), des coopérations en essor (détroits de Malacca, océan Indien).

## ► Sujet BAC-E3C

### Analyse de documents

Le plan de l'analyse de documents peut s'organiser de la manière suivante.

I) La Baltique, une méditerranée du nord de l'Europe : une mer semi-fermée par les détroits danois ; de nombreux ports localisés sur l'ensemble des littoraux, mais des ports secondaires dans la mondialisation ; la Russie, acteur central des échanges maritimes (fort dynamisme portuaire depuis 1997).

II) Des échanges majoritairement régionaux : une position d'interface entre l'Europe et la Russie ; un trafic surtout de transit (des îles) ; des flux conditionnés par

la Russie (importations de marchandises, exportations d'hydrocarbures) ; des flux qui profitent surtout aux ports polonais et russes.

III) Des défis à relever : une forte dépendance régionale à l'économie et aux choix politiques russes ; une mer concurrencée par les « nouvelles routes de la soie » qui vont permettre à la Russie de commercer par « des corridors ferroviaires » avec l'Asie ; une opportunité à saisir pour les ports de la Baltique qui pourront redistribuer les marchandises venues d'Asie grâce au feeding.