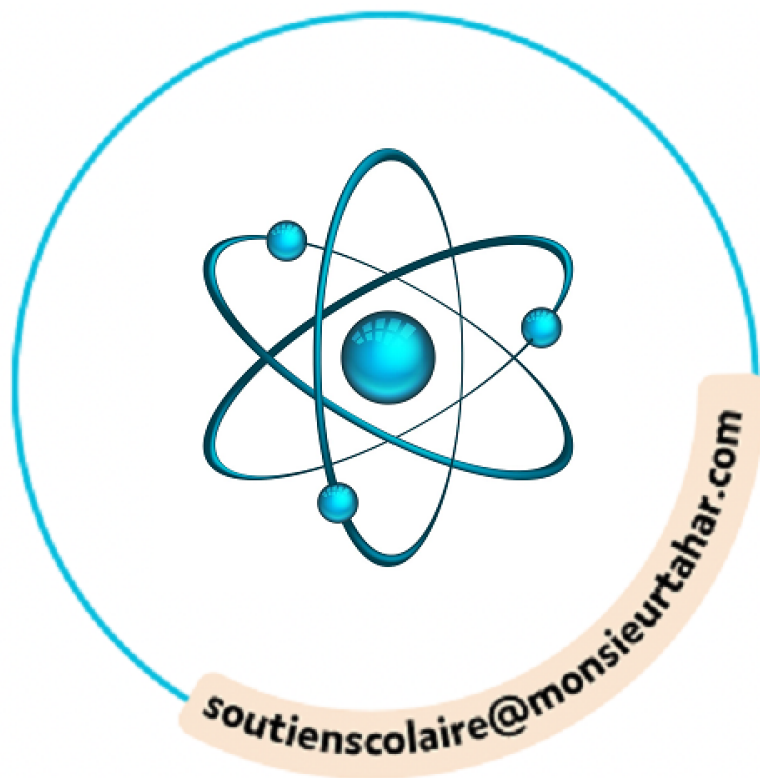
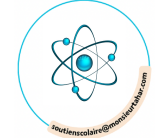


GEOGRAPHIE



CHAPITRE 2



Sujet : La maritimisation de l'économie mondiale

Consigne : À partir du texte, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis correspondant au sujet suivant : « La maritimisation de l'économie mondiale » accompagné d'une légende organisée.


L'expansion du commerce a profondément marqué la géographie maritime : les routes maritimes se sont déplacées et amplifiées pour coller aux besoins des producteurs et des consommateurs, des canaux (Suez, Panama) ont dû repousser leurs limites pour s'adapter au gigantisme croissant des navires, tandis que des détroits (Malacca, Ormuz, Bab el Mandeb, Gibraltar) sont au bord de la congestion du fait de l'explosion du trafic.

Les trois grands blocs, à la fois premiers exportateurs et premiers importateurs mondiaux (Chine, Union européenne, États-Unis), tracent un chemin est-ouest : le chemin transpacifique (Asie-Amérique), le chemin de l'Asie à l'Europe et, dans une moindre mesure, le chemin transatlantique (Europe-Amérique). Cette route est particulièrement empruntée par les porte-conteneurs transportant des produits manufacturés (lesquels représentent 73 % des exportations mondiales). Assez naturellement aussi, les trafics de vrac liquides (notamment les hydrocarbures) tracent une route des régions d'exportation de matières premières et énergétiques

(Moyen-Orient, Afrique, Russie) vers l'Amérique, l'Europe et l'Asie orientale. De même, la liaison entre les continents les plus riches (Amérique du Nord, Europe occidentale) d'une part et l'Afrique occidentale, l'Amérique du Sud et l'océan Indien d'autre part est assurée par des porte-conteneurs de dimension moyenne. Enfin, l'évolution contemporaine du commerce a conduit à la mise en place d'une nouvelle route, la sud-sud. Le développement des pays émergents (Chine, Brésil, Afrique du Sud, Inde, Mexique), les ressources minières de l'Australie, les ressources agricoles de l'Amérique latine ont inscrit ces pays dans ces nouveaux tracés. Mais les commerçants rêvent déjà à une nouvelle route, celle du nord-est à travers l'Arctique : un passage où pourraient se frayer les navires parmi les glaces fondues du fait du réchauffement climatique. Tous les États éloignés de ces routes maritimes sont enclavés et marginalisés dans la mondialisation.

D'après G. Le Solleu et A. Piot, « La carte des routes maritimes », L'Éléphant, n° 22, avril 2018.

A Analyser le sujet et organiser la légende




1. En vous appuyant sur la  analysez le sujet.
2. Lisez le texte, si nécessaire plusieurs fois, pour en repérer les idées principales. Associez-les à une notion de géographie pour formuler les titres des parties de la légende (ici, maritimisation, routes maritimes, passages stratégiques). Reportez ces titres dans la légende.
3. Sur le modèle de la première partie (jaune), attribuez une couleur aux 2^e et 3^e parties. Surlignez les informations du texte à cartographier selon ce code couleur.
4. Reportez les informations surlignées dans la légende du croquis.

CONSEIL

En raison du nombre limité d'informations sur un croquis, seules les informations essentielles (8-10 maximum) sont mobilisées.

B Choisir les figurés adaptés

5. À partir de l'exemple ci-dessous, sélectionnez un figuré pour chaque information et reportez-les dans un tableau.

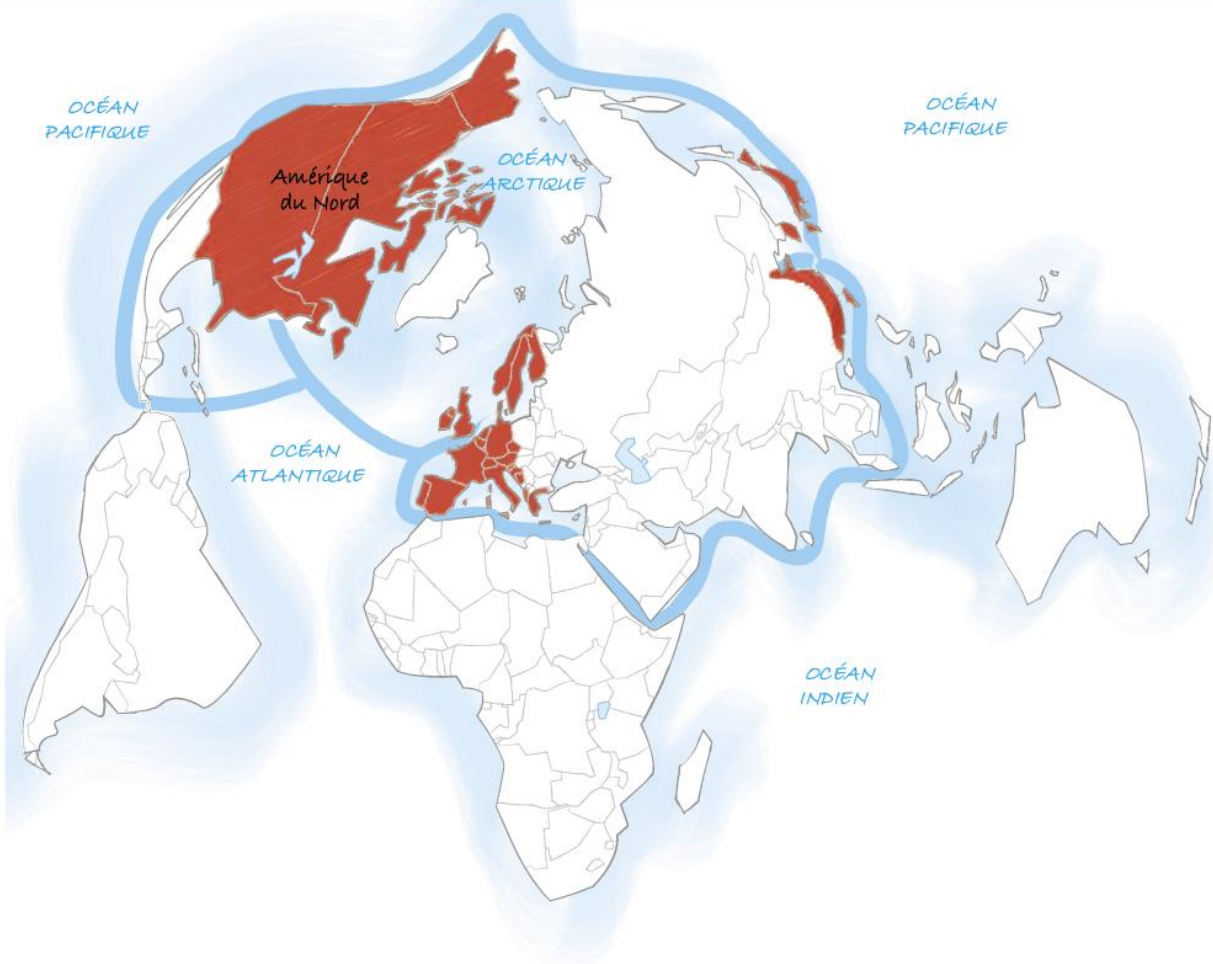
	Choix de figurés possibles	Informations
Figurés de surface	 ou  ou 	grand pôle du commerce mondial
Figurés linéaires	
Figurés ponctuels	

6. Reportez la sélection d'informations qui vous semble la plus adaptée et complétez le croquis.

C Réaliser le croquis

7. Représentez les informations sur le croquis en vous appuyant sur les localisations dans le texte.
8. Présentez le croquis en respectant les règles de présentation (TONLEC). ▮
9. Reportez la nomenclature proposée dans le texte pour chaque information cartographiée.

Titre :



**1. Une maritimisation
reflet des mutations
de l'économie mondiale**

grand pôle du
commerce mondial

économie émergente
et

.....

2.

route des marchandises conteneurisées
..... majeure
..... secondaire

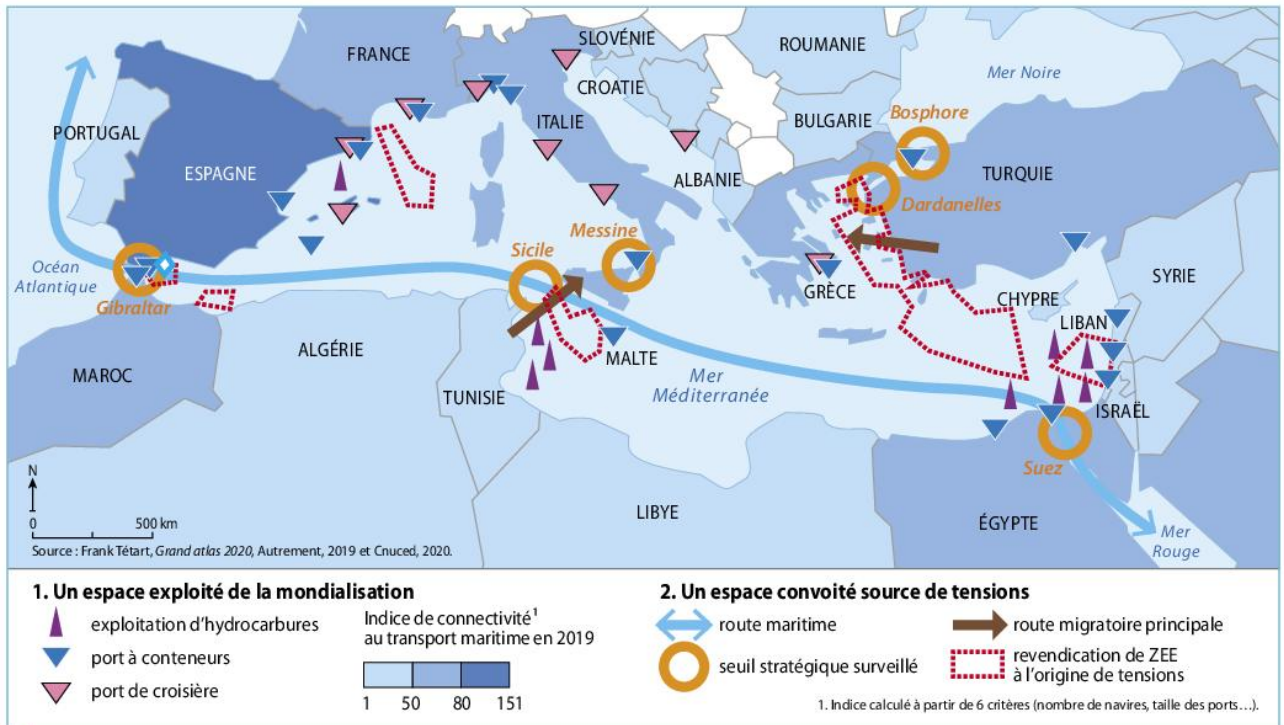
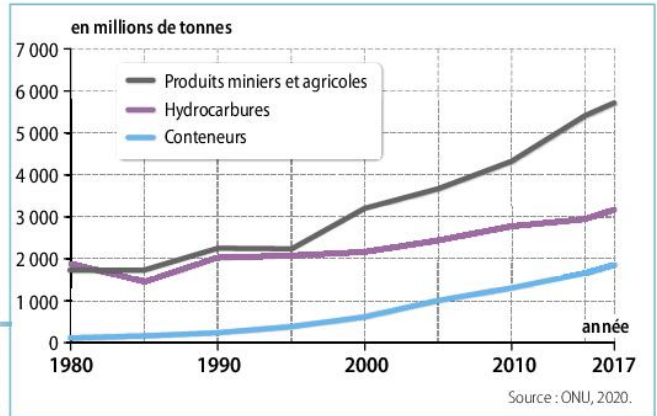
.....
.....
.....
.....

3.

.....
.....
.....
.....

En analysant les documents, vous montrerez que la maritimisation des économies se manifeste par un rôle croissant des mers et océans dans les échanges mondiaux et dans la fourniture de ressources. Vous expliquerez aussi les tensions qui en résultent.

1 La croissance des échanges de marchandises par les mers et océans dans le monde



2 La maritimisation de l'économie en Méditerranée

Poser la problématique en vous interrogeant sur l'intérêt des documents pour répondre au sujet.

Deux documents sont proposés à l'étude : Le premier est un graphique présentant l'évolution des échanges maritimes de marchandises construit à partir de données venant de l'ONU ; Le second est une carte présentant la maritimisation de l'économie à l'échelle de la Méditerranée construite à partir des données d'un atlas de géopolitique.

Comment ces documents illustrent-ils la maritimisation de l'économie mondiale ?

Dans un premier temps, nous étudierons la maritimisation des échanges de marchandises et les tensions qu'elle engendre, avant de nous intéresser aux mobilités qui parcourent les océans et enfin aux pressions exercées sur les ressources.

Introduction : présenter rapidement le ou les documents.

Annoncer le plan en une seule phase.



Commencer chaque partie par une petite phrase d'introduction.

Dans cette première partie, nous nous intéresserons à la maritimisation des échanges mondiaux de marchandises et leurs conséquences. ↩

Tout d'abord, le graphique (doc. 1) montre une croissance continue des échanges de marchandises par les mers et océans à l'échelle mondiale depuis les années 1980. Cela concerne d'abord les produits bruts (productions agricoles et énergétiques, matières premières) transportés par navires car ils sont pondéreux (lourds et volumineux). Le transport des produits manufacturés s'est profondément transformé avec l'apparition récente du conteneur, illustrée par le graphique 1. Ainsi, comme le montre l'exemple méditerranéen (doc. 2), les ports se spécialisent dans l'accueil de ces boîtes au format calibré : installation de quais de déchargement dédié, de portiques pour faciliter le déchargement. Les marchandises sont alors redistribuées selon le principe du *feeding*. C'est ainsi que les ports méditerranéens de Gênes ou Valence redistribuent les conteneurs aux ports plus éloignés de la route maritime. ↩

Ces échanges engendrent également des tensions, notamment au niveau des seuils stratégiques : canaux interocéaniques (Panama ou Suez, comme l'illustre le doc. 2), détroits (Gibraltar, Bosphore en Méditerranée, mais également Malacca ou Ormuz). Les grandes puissances y assurent d'ailleurs une surveillance active, notamment grâce à leur présence militaire afin d'assurer la liberté de circulation dans ces zones stratégiques pour l'économie mondiale (approvisionnement en énergie, notamment). ↩

Aller à la ligne à la fin de chaque idée du développement (↩)

Utiliser des connecteurs logiques pour faire progresser la démonstration.

Dans cette deuxième partie, nous examinerons les conséquences de la maritimisation sur les flux des humains. ↩

En effet, les échanges mondiaux par les mers et océans ne concernent pas seulement les marchandises : les mobilités y sont également croissantes. Les mobilités touristiques, notamment de croisières, voient leur nombre exploser comme en Méditerranée (doc. 2), mais aussi dans les Caraïbes ou la mer de Chine. Cette explosion est la conséquence de la part croissante des loisirs dans les modes de vie, dans les pays développés ou émergents. Des ports se spécialisent dans l'accueil de navires de plus en plus grands, comme Barcelone ou Civitavecchia (Rome) en Méditerranée, mais également Miami, dans le bassin Caraïbes, ou Shanghai, en Asie orientale.

L'exemple méditerranéen (doc. 2) illustre également l'importance des mers et océans dans les flux migratoires. Moins facilement contrôlables, les mers sont parcourues par les migrants qui cherchent à quitter les pays en développement ou en conflit pour ces espaces plus riches, susceptibles de leur offrir une vie meilleure : migrants africains traversant la Méditerranée pour l'Europe, mer des Caraïbes parcourue par les migrants d'Amérique latine... Ces flux sont source de tensions, les pays développés cherchant à les limiter (Frontex en Méditerranée par exemple). Pourtant, ces flux seuls ne suffisent pas à définir les tensions qui s'expriment sur les mers et océans. ↩

Chaque paragraphe doit être construit autour d'une idée extraite du document, explicitée par les connaissances personnelles (définition, exemple, nuance...).

Chaque paragraphe doit, dans la mesure du possible, faire allusion aux deux documents.

Conclusion : répondre à la problématique en une ou deux phrases, dresser le bilan du développement.

Dans cette dernière partie, nous verrons comment les ressources maritimes sont de plus en plus convoitées, ce qui génère des tensions. ↩

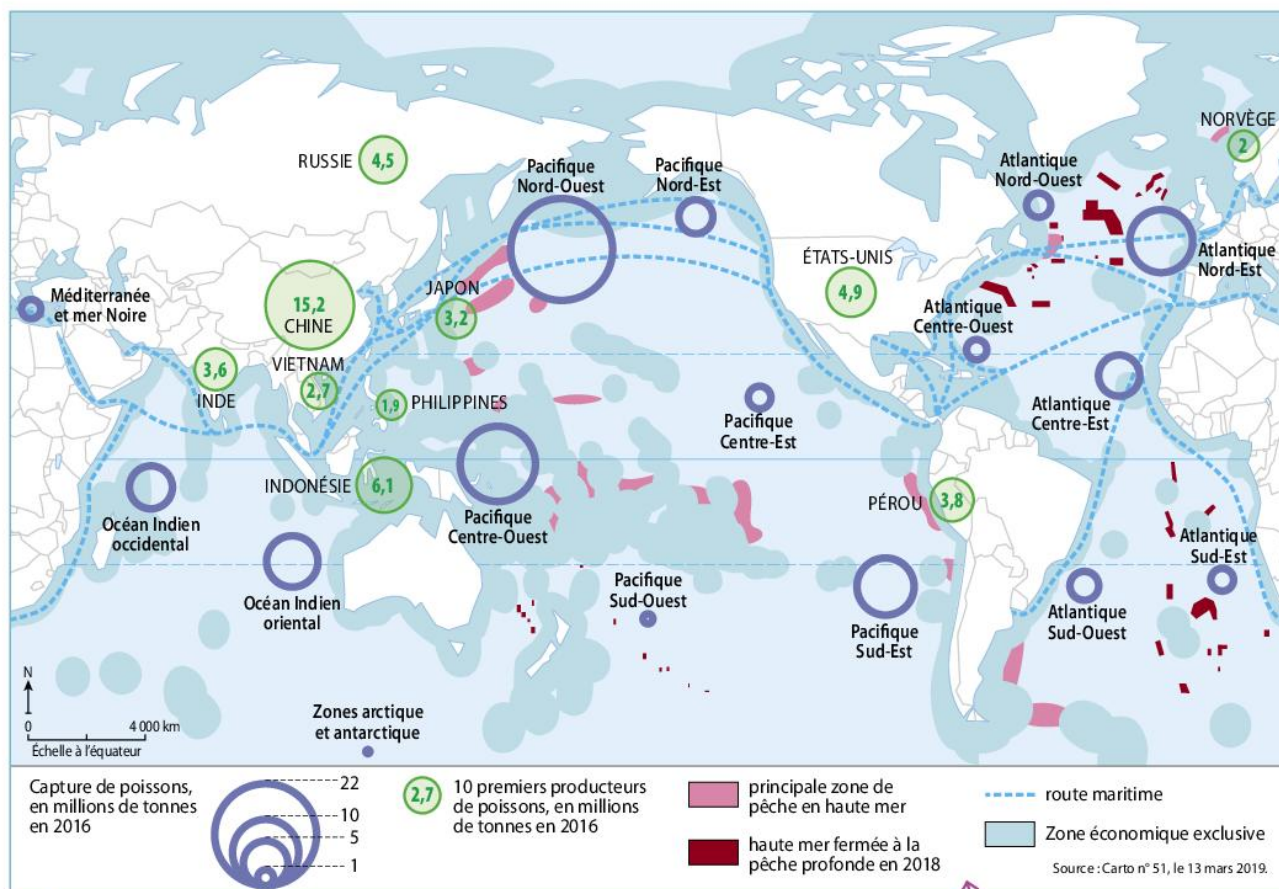
La Méditerranée, par exemple, est abondamment exploitée pour ses ressources minérales, et notamment ses hydrocarbures (pétrole et gaz). Au niveau mondial, leur consommation n'a cessé de progresser, expliquant l'augmentation constante de leur transport (doc. 1). L'exploitation des ressources maritimes explique les tensions qui peuvent exister entre pays riverains pour le tracé de leur ZEE. En effet, cette zone économique exclusive confère à l'État, dont elle relève, la propriété des ressources océaniques (y compris le sous-sol). Ainsi, en Méditerranée orientale, le tracé des ZEE fait l'objet de discussions. ↩

Il en est de même pour les ressources halieutiques, même si les documents ne les illustrent pas.

Pour conclure, l'analyse des documents a permis de montrer la maritimisation croissante de l'économie mondiale, tant du point de vue des échanges qui parcourent les océans que par l'exploitation des ressources. Dans un cas comme dans l'autre, les tensions qui en résultent sont nombreuses.



En analysant le document, vous montrerez que les espaces maritimes deviennent stratégiques car ils sont riches en ressources et qu'il est nécessaire de les protéger.



Les enjeux de l'exploitation des espaces maritimes dans le monde

CONSEIL

Commencez par lire le titre et la légende de la carte pour cerner les mots clés du sujet et l'échelle d'analyse.

A Identifier le document

Thème, espace concerné, date, source

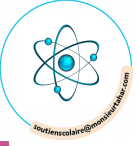
1. Rédigez une phrase de présentation du document en définissant « haute mer » et « ZEE » sans oublier de préciser l'échelle d'analyse.

B Prélever des informations dans une carte

2. Présentez les principales zones de pêche et les principales routes et façades portuaires.
3. Montrez que la haute mer est un espace très exploité mais encore peu préservé d'après cette carte.

Méthode

La carte est l'outil de géographie par excellence. Pour décrire une carte, il faut nommer et localiser les phénomènes et les processus représentés sur la carte (à l'aide des points cardinaux et des noms de lieux). Vous pouvez repérer les grands ensembles géographiques et identifier les exceptions au sein de ces grands ensembles.



C Interpréter la carte

4. Expliquez pourquoi les espaces maritimes sont convoités par les États en différenciant les ZEE et la haute mer et en utilisant le vocabulaire suivant : *droit de la mer, appropriation, liberté de circulation, exploitation*.
5. Montrez que le statut de la haute mer rend difficile une coopération en faveur de la protection des océans.
6. Rédigez l'analyse en suivant le plan ci-dessous après l'avoir complété.

CONSEIL

Appuyez-vous sur des exemples précis pour expliquer les phénomènes et processus identifiés sur la carte.

I. Des usages multiples des espaces maritimes

1. L'exploitation des ressources maritimes

ex : ressources halieutiques dans l'Atlantique et le Pacifique nord

2. Un espace de circulation de la mondialisation

ex : route maritime circumterrestre

II. Des espaces maritimes à préserver

1.

2.

III. Des espaces maritimes convoités par les États

1.

2.

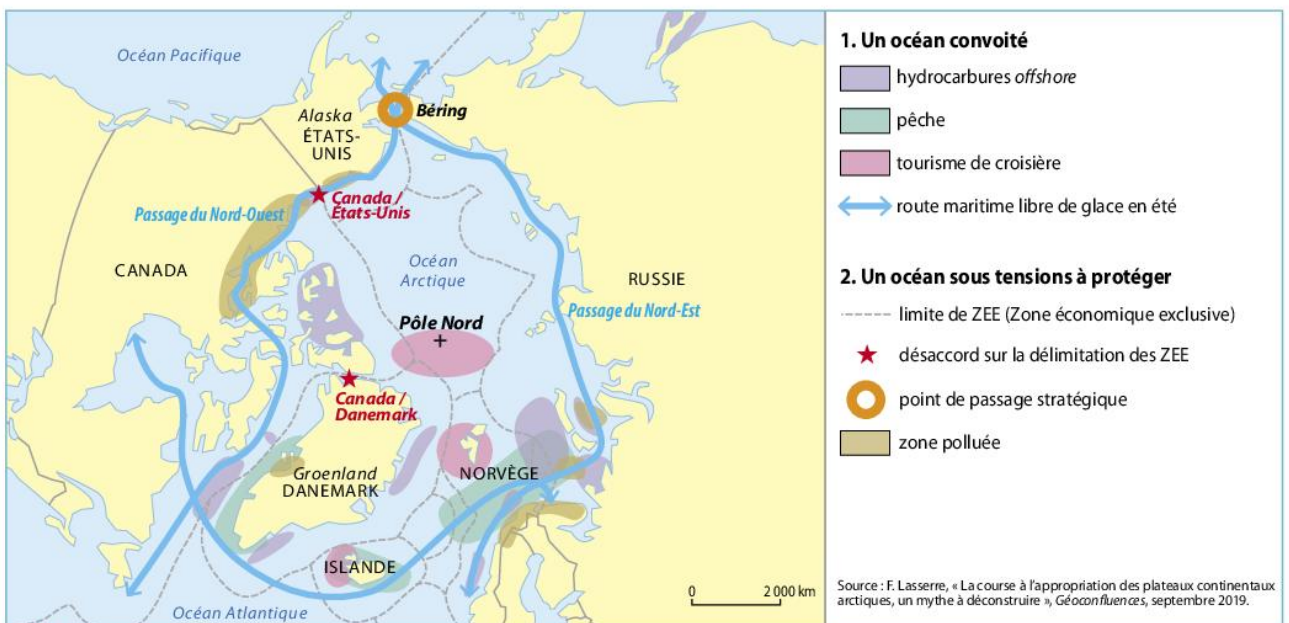
CONSEIL

Présentez différents outils et acteurs de la protection des mers et des océans.

Sujet BAC-E3C

Analyse de document

En analysant le document, vous montrerez que l'océan Arctique est un espace maritime convoité sous tensions. L'analyse de document constitue le cœur de votre travail, mais nécessite pour être menée la mobilisation de vos connaissances.



L'océan Arctique : un espace maritime disputé



En analysant la série statistique sur les premiers ports à conteneurs et leur évolution, vous montrerez que la hiérarchie portuaire mondiale connaît de profonds bouleversements.

Rang en 2018 (2000)	Ports (pays)	Trafic en 2018, en milliers de tonnes (croissance 2000-2018, en %)
1 ^{er} (6 ^e)	Shanghai (Chine)	42 010 (+87)
2 ^e (2 ^e)	Singapour (Singapour)	36 600 (+53)
3 ^e (65 ^e)	Ningbo-Zhoushan (Chine)	26 000 (+97)
4 ^e (11 ^e)	Shenzhen (Chine)	25 730 (+97)
5 ^e (38 ^e)	Guangzhou (Chine)	21 920 (+93)
6 ^e (3 ^e)	Busan (Corée du Sud)	21 592 (+65)
7 ^e (1 ^{er})	Hong Kong (Chine)	19 641 (+8)
8 ^e (24 ^e)	Qingdao (Chine)	19 300 (+89)
9 ^e (32 ^e)	Tianjin (Chine)	16 000 (+89)
10 ^e (13 ^e)	Dubaï (Émirats arabes unis)	14 954 (+80)
11 ^e (5 ^e)	Rotterdam (Pays-Bas)	14 513 (+57)
12 ^e (12 ^e)	Port Kelang (Malaisie)	12 030 (+73)
13 ^e (10 ^e)	Anvers (Belgique)	11 100 (+63)
14 ^e (NC)	Xiamen (Chine)	10 650 (NC)
15 ^e (4 ^e)	Kaohsiung (Taiwan)	10 446 (+29)
16 ^e (NC)	Dalian (Chine)	9 770 (NC)
17 ^e (7 ^e)	Los Angeles (États-Unis)	9 459 (+48)
18 ^e (113 ^e)	Tanjung Pelepas (Malaisie)	8 961 (+95)
19 ^e (9 ^e)	Hambourg (Allemagne)	8 726 (+51)
20 ^e (8 ^e)	Long Beach (États-Unis)	8 091 (+43)

Sources : Port d'Hambourg, 2020 et Bureau of Transportation Statistics, 2020.

NC : non classé en 2000

L'évolution des principaux trafics portuaires dans le monde

A Identifier le document

Auteur, date, provenance des chiffres

1. Rédigez une phrase de présentation du document en précisant ses sources.

B Décrire la série statistique

Méthode

Pour décrire une série statistique, il faut identifier les indicateurs présentés et leur nature : valeur brute, rang, pourcentage... ; repérer les tendances à la fois en ligne et en colonne, les valeurs les plus hautes, les plus basses... ; mesurer ces tendances par des calculs simples (addition, soustraction, moyenne, taux de variation...).

2. Pour vous aider à décrire le document, sélectionnez les informations qui traduisent convenablement la série statistique.
 - La Chine compte 7 ports parmi les 20 premiers mondiaux en 2018 contre 2 en 2000.
 - Le port ayant enregistré la croissance la plus forte depuis 2000 est Shanghai.
 - Le port de Ningbo-Zhoushan a quasiment doublé son trafic depuis 2000.
 - 7 des ports classés en 2018 dans le Top 20 ne l'étaient pas en 2000.
 - Les ports chinois représentent la moitié du trafic des 10 premiers ports mondiaux.
3. Sur le modèle des propositions sélectionnées dans la question 2, formulez des phrases qui traduisent quelques données de la série statistique.

C Interpréter la série statistique

CONSEIL

Utilisez les connaissances extraites du cours pour expliquer les grandes tendances.

4. Pour vous aider à interpréter le document, organisez vos idées selon le plan suivant.
 - I. Des ports développés en perte de vitesse
 - II. Des ports émergents qui s'affirment
 - III. Des espaces maritimes totalement absents du classement
5. Rédigez la réponse au sujet en vous aidant de la



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

A Analyser la question problématisée

1. Répondez aux questions posées dans les cartouches ci-dessous.

« Comment » peut-il être remplacé par « de quelle manière » ?

Les réseaux maritimes sont-ils composés uniquement des ports et des routes maritimes ?

CONSEIL

Pour définir les notions clés, aidez-vous de la rubrique vocabulaire du lexique p. 644-647

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

« Hiérarchiser » revient à montrer les inégalités d'intégration des espaces maritimes. Aidez-vous des cartes p. 368-369 pour les mettre en évidence.

Pourquoi, dans une approche géographique, doit-on aussi considérer les littoraux et ne pas se limiter aux mers et océans ?

Pourquoi les espaces maritimes occupent-ils une place majeure dans la mondialisation ?

B Organiser la réponse à la question problématisée

2. Choisissez le plan qui répond le mieux au sujet et justifiez votre réponse.

Plan 1

- I. Les réseaux de transport maritime assurent l'essentiel des échanges de la mondialisation
- II. Les réseaux les plus utilisés intègrent les espaces maritimes qui relient les pôles majeurs de la mondialisation
- III. D'autres espaces maritimes, moins équipés, restent à l'écart de la mondialisation

CONSEIL

Les informations s'organisent autour de deux ou trois paragraphes développant deux ou trois idées clés.

Plan 2

- I. Des réseaux de transport et de communication qui organisent les espaces maritimes
- II. Des espaces maritimes transformés par la mondialisation

3. Dans quel paragraphe pourriez-vous utiliser les termes ou les notions suivantes ?

maritimisation, port, conteneur, façade maritime, ZIP, enclavement, canal transocéanique, hiérarchie portuaire en évolution, éloignement.

C Rédiger la réponse à la question problématisée

4. En vous aidant de la _____, repérez les deux étapes de l'introduction de la réponse à la question problématisée et complétez les passages manquants.

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. Il s'agira de répondre à cette question en analysant dans un premier temps puis et enfin,

5. Rédigez la suite de la réponse à la question problématisée en vous aidant de la _____



Sujet : L'industrie de la croisière dans le monde

Consigne : À partir du texte, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis correspondant au sujet suivant : « L'industrie de la croisière dans le monde », accompagné d'une légende organisée.

L'industrie de la croisière ne cesse de se démocratiser et de se différencier. Entre 2006 et 2017, le nombre de croisiéristes a été multiplié par deux.

Les Caraïbes avec 35,4 % de part de marché, la Méditerranée (15,8 %) et l'Europe du Nord (11,3 %) concentrent l'essentiel des croisiéristes. Mais des espaces maritimes de croisières secondaires émergent en Asie de l'Est, en Alaska et dans le Pacifique. Cependant, alors que le marché de la croisière croît lentement dans les Caraïbes et que l'Amérique du Nord recule, la Méditerranée et l'Europe du Nord progressent (+8 % par an depuis 2005) et la zone Pacifique s'affirme (+12,2 %).

Les croisiéristes proviennent majoritairement (50 %) d'Amérique du Nord (13,5 millions), dont 11 millions des États-Unis. En plus de constituer le marché le plus volumineux, l'Amérique du Nord concentre aussi les ports d'embarquement les plus importants en Floride. Pour leur part, les Européens occupent 30 % du marché total. Les passagers originaires du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de l'Italie, de la France et de l'Espagne s'avèrent les plus nombreux. Les ports européens

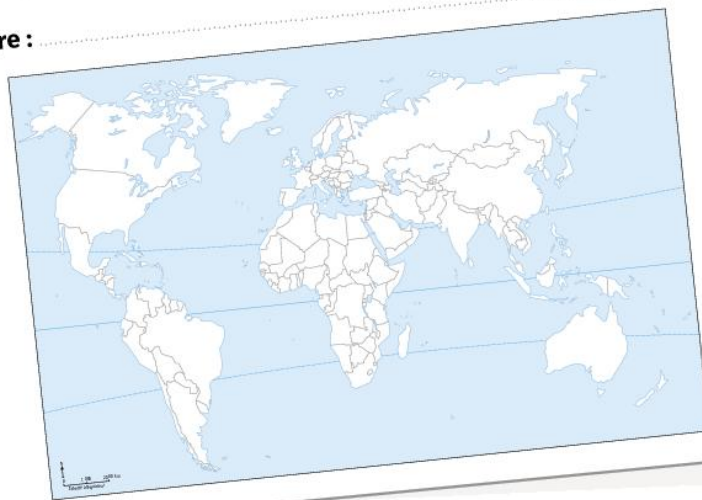
qui accueillent le plus de croisiéristes en transit sont Barcelone, Civitavecchia (près de Rome) et Palma de Majorque. L'Australie est également un marché important.

Mais c'est la Chine qui constitue un véritable marché en explosion. Cet engouement des Chinois pour la croisière s'explique par l'ouverture de l'État chinois au tourisme et l'émergence d'une classe moyenne. La croisière devient un produit de distinction sociale dans une Chine où prendre des vacances et voyager à l'étranger n'est pas un acte banal. Les autres pays qui fournissent de nombreux croisiéristes en Asie sont Taiwan, le Japon, Singapour, Hong Kong mais aussi l'Inde. Les itinéraires sont bien souvent exclusivement asiatiques. Shanghai reste le principal port d'embarquement. L'effet de nouveauté marche à plein mais cette nouvelle clientèle chinoise qui porte désormais le marché sera-t-elle aussi fidèle que les Américains et les Européens ?

D'après Isemar, *L'Industrie de la croisière : entre défis et croissance*, septembre 2018 et rapport annuel de l'industrie des croisières, 2019.



Titre :



CONSEIL

Commencez par lister tous les espaces maritimes cités dans le texte. Pour gagner du temps, classez-les selon les continents.

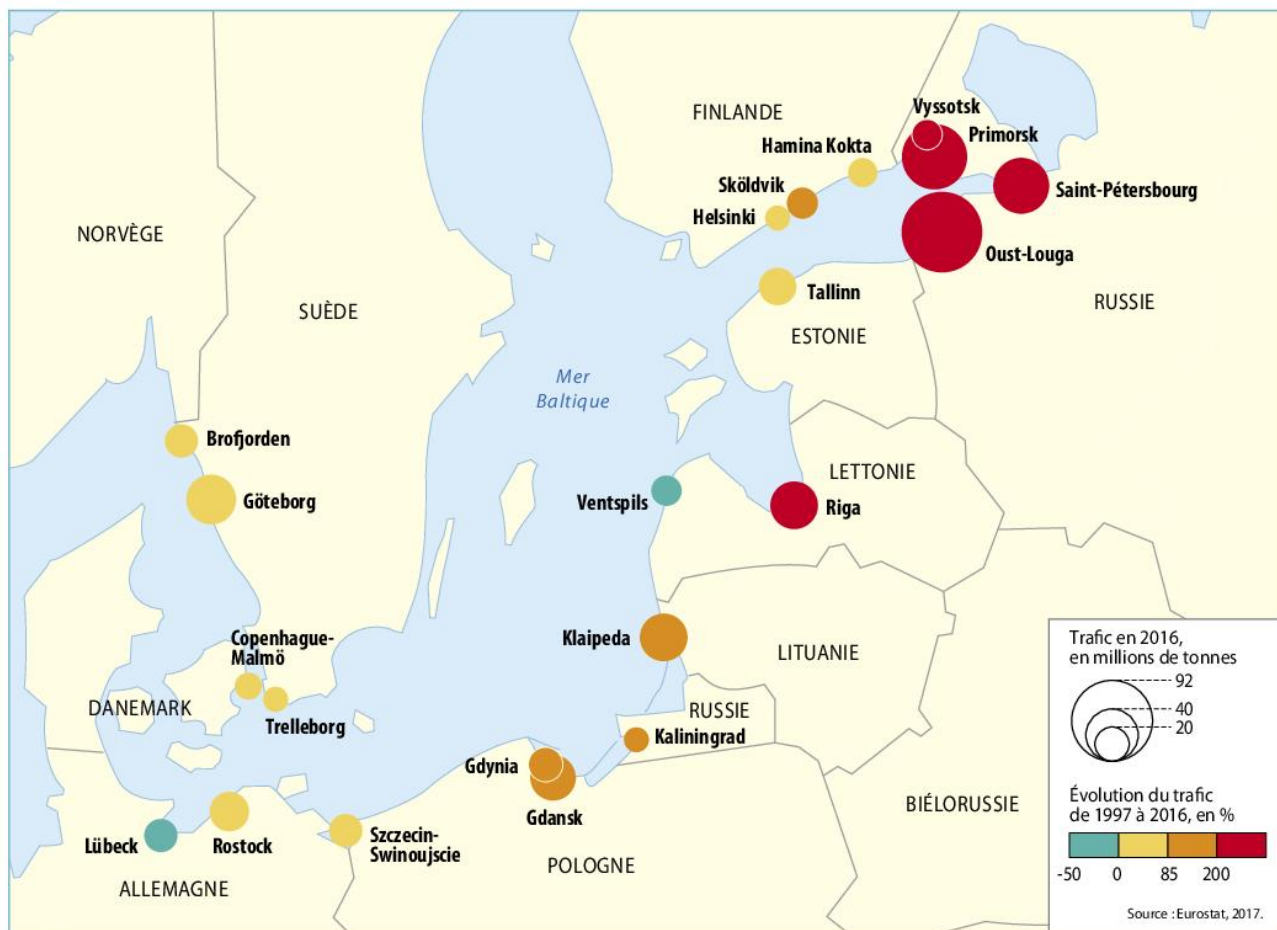
CONSEIL

Pour construire votre réponse, réfléchissez aux différentes formes d'appropriation des mers et des océans par les États (droit, exploitation, circulation)



En analysant les documents, vous montrerez que la mer Baltique est parcourue par de nombreux échanges mais que ses infrastructures doivent être adaptées aux mutations économiques mondiales.

L'analyse des documents constitue le cœur de votre travail, mais nécessite pour être menée la mobilisation de vos connaissances.



1 Des échanges maritimes surtout régionaux

2 Une mer concurrencée

Aujourd'hui dans une situation d'interface entre la Russie et l'Europe, la mer Baltique voit ce rôle possiblement remis en cause, même si la question de la relation gazière russo-européenne reste importante. La première remise en cause vient d'abord des mutations de la Russie. Elle a été et reste le principal marché pour de nombreux ports de la région, de Gdansk à la Finlande. Mais le ralentissement de la croissance économique russe, les incertitudes géopolitiques¹, la baisse du cours du pétrole ou encore un manque de réformes économiques ne laisse pas entrevoir un futur étincelant et un rebond des volumes d'échange. Ainsi, les ports de la région doivent s'adapter à des trafics de transit moins importants qu'au cours des dernières années.

Par ailleurs, l'impact du développement d'axes terrestres entre l'Asie et l'Europe (nouvelle route de la soie) reste à évaluer pour la région baltique. Si ses ports, et l'ensemble de la filière logistique, peuvent en tirer profit, ces mêmes corridors ferroviaires eurasiatiques peuvent constituer une réelle concurrence notamment pour la desserte du monde russe. *A contrario*, la région baltique pourrait stratégiquement devenir une zone de redistribution des marchandises en provenance de l'Asie.

1. L'Europe rencontre des difficultés récurrentes à établir un dialogue constructif avec la Russie depuis l'annexion de la Crimée (Ukraine) en 2014.

A. Serry, « Le transport maritime en mer Baltique : note stratégique et prospective », mars 2018.