

# Mers et Océans : un monde maritimisé

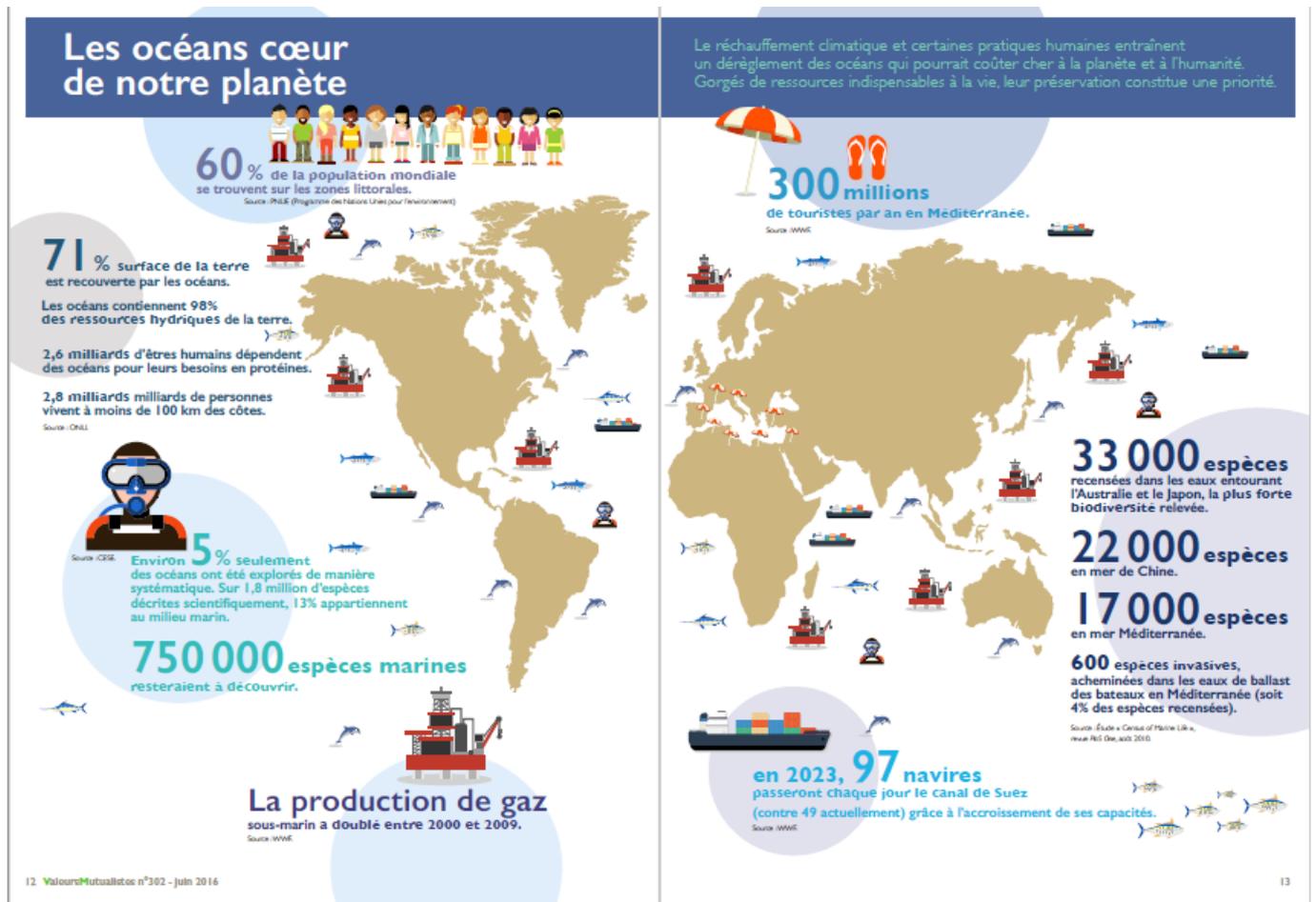
(in thème 3 : des espaces transformés par la mondialisation)  
5 à 6 heures

L'objectif est de sensibiliser les élèves à la spécificité de la géographie qui est de mettre en évidence des enjeux spatiaux liés à la mondialisation.

Les mers et les océans sont des espaces emblématiques de ces enjeux. Intensément parcourus par les lignes de transport maritimes, essentielles au fonctionnement économique du monde, bordés par les littoraux qui concentrent les populations et les activités, les mers et les océans sont aussi des régulateurs climatiques, des zones exploitées pour la pêche et d'autres ressources, au centre de conflits d'intérêts nombreux. Ce sont des milieux fragiles, dont la conservation est un problème majeur pour les sociétés.

(Manuel de référence : Nathan, *Histoire-géographie 4<sup>ème</sup>*, ed. 2016)

**Accroche** : doc MGEN – Visuel



➔ Questionnement pour arriver à la problématique : « pourquoi les mers et les océans sont-ils des espaces au cœur de la mondialisation ? »

# 1. Les espaces maritimes au cœur de la mondialisation

- Pourquoi les mers et les océans sont-ils des espaces moteurs de la mondialisation ?
- P. 272-273 / p. 274-275 : choix de l'itinéraire 2 sur les Deux étapes, en Îlot. « prélever des informations dans les documents et les classer dans les cases du schéma ».
- Ajouter [la vidéo France 2](#) sur les portes conteneurs CMA/CGM Jules Vernes.
- Correction du schéma et remédiation sur la question clé

**Je découvre**

**SOCLE Compétences**  
 • Domaine 1 : Je m'exprime à l'écrit pour décrire, expliquer ou argumenter  
 • Domaine 5 : Je comprends les problématiques mondiales concernant les ressources et les échanges

## Les espaces maritimes au cœur de la mondialisation

**Question clé** Pourquoi les mers et les océans sont-ils les espaces moteurs de la mondialisation ?

**A Le transport maritime domine l'économie mondiale**



**1 Image satellite du trafic maritime mondial (NASA, 2016)**  
 L'espace maritime mondial est parcouru par de nombreuses routes maritimes (ici en vert). Les façades maritimes (ici en jaune et en rouge), zones de très forte intensité du trafic maritime, concentrent les principaux ports.

**2 Les transports maritimes au cœur de la mondialisation**  
 Jamais autant de marchandises n'ont été acheminées par voie maritime : un peu plus de 9 milliards de tonnes en 2014 !  
 La spécialisation des navires – pétroliers et vraquiers pour les matières premières, porte-conteneurs pour les autres marchandises – a pour conséquence une très forte productivité des opérations de chargement et de déchargement dans des terrains portuaires eux-mêmes conçus en fonction des navires à recevoir. Les faibles coûts, la régularité et la fiabilité caractérisent ce transport maritime.  
 En assurant plus de 80 % des échanges mondiaux en volume, ils constituent aujourd'hui, par le biais de la conteneurisation, l'épine dorsale de la mondialisation. Elle se joue principalement à trois, entre l'Asie orientale, l'Amérique du Nord et l'Europe, ce qui confère aux routes maritimes qui les relient une importance capitale.  
■ D'après Antoine Hémond et Anne Hémond-Vannozzi, « Géographie des espaces maritimes », Documentation photographique n° 804, mars-avril 2015.

**CHIFFRES CLÉS**  
 • Le transport maritime assure plus de **80 % des échanges de marchandises**.  
 • **48 200 navires de commerce** naviguent dans le monde, dont **38 % de pétroliers**.  
 • **9 milliards de tonnes de marchandises** sont transportées par an.

**VOCABULAIRE**

- **Canal** Voie navigable artificielle.
- **Conteneur** Caisse métallique de dimensions standardisées pour le transport de marchandises.
- **Conteneurisation** Fait de transporter des marchandises dans des conteneurs.
- **Détroit** Bras de mer entre deux terres.
- **Façade maritime** Région littorale formée de plusieurs grands ports proches.



**3 Porte-conteneurs à l'entrée du port de Hongkong, 2011**  
 Des remorqueurs aident le porte-conteneurs à manœuvrer pour entrer dans le port.

**4 Canaux et détroits, un enjeu majeur**

Les détroits et les canaux représentent des espaces bien particuliers au sein de l'immensité maritime. Ces zones de resserrement des routes maritimes s'imposent à la navigation, sous peine d'un allongement considérable des distances à parcourir, et deviennent des lieux des écueils où se concentrent navires et cargaisons. En nombre limité, essentielle à la fluidité des échanges, ils sont chargés d'un potentiel géostratégique considérable et concentrent les enjeux qui se posent au commerce international par voie de mer. La mise en service d'un nombre toujours plus grand de navires et l'augmentation rapide de la taille des porte-conteneurs ne vont pas sans poser des interrogations.  
 Le système de navigation apparaît en effet globalement saturé et devient un frein au développement des échanges mondiaux. De plus, l'accroissement de la circulation maritime dans ces espaces limités génère des risques supplémentaires.  
■ Romald Lacoste, « Détroits et canaux, un enjeu stratégique majeur », T.L.C., n° 554, « Le commerce maritime », CNDP, avril 2008.

**Activités**

**Question clé** Pourquoi les mers et les océans sont-ils les espaces moteurs de la mondialisation ?

**ITINÉRAIRE 1**

- Je caractérise l'importance du commerce maritime mondial.  
 1 Doc 2. Quelle part du commerce mondial se fait par voie maritime ?  
 2 Doc 1 et 2. Quelles sont les principales routes et façades maritimes dans le monde ?  
 3 Doc 2 à 4. Citez au moins trois raisons de la domination du transport maritime sur le commerce mondial.  
 4 Doc 1 et 4. Pourquoi les détroits et canaux sont-ils des lieux stratégiques pour les échanges maritimes ?

**OU**

**ITINÉRAIRE 2**

- Je complète un schéma (étape 1)  
 À l'aide des documents 1 à 4, commencez à compléter le schéma ci-dessous que vous terminerez p. 275, pour répondre à la question clé.

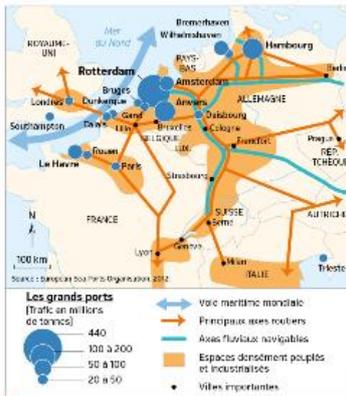


Acteurs du transport maritime → Doc 2  
 Des routes maritimes importantes → Doc 1 et 2  
 Des espaces de circulation à l'échelle mondiale  
 Des échanges commerciaux en augmentation → Doc 1 à 4  
 Des territoires transformés → Doc 4

Chapitre 13 Mers et océans : un monde maritime 273

## Je découvre

### B Les conséquences sur terre : des aménagements considérables



**5 Rotterdam : entre la façade maritime de l'Europe du Nord-Ouest et l'arrière-pays**  
Rotterdam sert un arrière-pays de 500 millions de consommateurs.



**7 Yangshan, nouveau port de conteneurs à Shanghai, 2013**  
1 Conteneurs 2 Port de 32,5 km qui relie le port au continent 3 Portiques

#### VOCABULAIRE

- **Hub** : Plate-forme aérienne, portuaire ou ferroviaire vers laquelle se concentre le trafic de passagers ou de marchandises avant d'être redistribués.
- **EVP** : « Equivalent vingt pieds », soit 6,05 mètres. C'est la longueur d'un conteneur.

### 6 Les ports doivent s'adapter

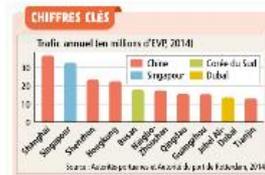
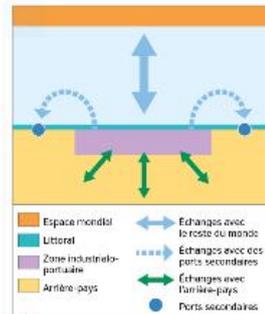
La taille des porte-conteneurs augmentant, les ports doivent s'adapter. Les nouveaux porte-conteneurs ont besoin de chenaux d'accès plus profonds. Se pose ensuite le problème de la hauteur des mâts pour les portiques mais aussi pour les ponts sous lesquels ces navires doivent passer. La largeur des navires et des portiques est un autre facteur à prendre en compte. La largeur des plus grands porte-conteneurs est actuellement de 50 mètres. Aujourd'hui les très grands porte-conteneurs ne peuvent donc faire escale que dans une poignée de ports transformés en hubs, ce qui implique une réorganisation du trafic avec des navires de taille moyenne vers les ports secondaires.

1. Voir l'exercice au port dans laquelle un navire charge d'une plus grande profondeur d'eau.
2. Carte actualisée dans le changement et déplacement des consommateurs.



### 8 Travaux du canal de Panama, 2013

Chaque année, 5 % du trafic maritime mondial passe par le Canal de Panama. Les travaux ont pour but de laisser passer des porte-conteneurs environ 3 fois plus gros qu'à l'heure actuelle.



#### Activités

**Question clé** Pourquoi les mers et les océans sont-ils les espaces moteurs de la mondialisation ?

#### ITINÉRAIRE 1

- Je décris les conséquences sur les territoires
  - 5 Doc 5 à 8. Citez les différents types d'espaces dont l'aménagement est lié au commerce maritime.
  - 6 Doc 6 et 8. Quelles sont les conséquences de l'augmentation de la taille des navires pour les aménagements portuaires ?
  - 7 Doc 5, 6 et 9. Expliquez pourquoi la présence d'un grand port mondial nécessite des aménagements dans toute la région.
- J'argumente à l'écrit en utilisant des documents
  - 8 Répondez en 10 lignes à la question clé. Vous prendrez soin d'illustrer chaque idée par un document du chapitre dont vous donnerez la référence.

#### ITINÉRAIRE 2

- Je complète un schéma (étape 2)  
À l'aide des documents 5 à 9, terminez de compléter le schéma ci-dessous ; il répondra à la question clé.

©Nathan, Histoire-géographie 4<sup>ème</sup>, ed. 2016

N.B : penser à l'analyse multiscale !

## 2. Les espaces maritimes aux multiples enjeux

Travail en groupe (4 types) – p. 276 à 279

**Production** : diaporama

**Prévoir 2 heures en salle multimédia**

Prévoir pour chaque groupe des feuilles A3 avec la maquette

### Objectifs

Il s'agit ici d'amener les élèves à prendre conscience de l'importance et de la diversité des enjeux qui caractérisent aujourd'hui les mers et océans.

Les enjeux géopolitiques sont abordés à partir du cas des tensions qui existent actuellement entre les États riverains en mer de Chine (p. 276).

Les enjeux énergétiques sont traités par le biais de l'exemple de l'exploitation des hydrocarbures dans l'Arctique (p. 277).

Les enjeux économiques sont vus au travers de la question des ressources maritimes en Afrique, où la pêche et l'aquaculture traditionnelles sont confrontés à la concurrence des pêcheurs européens et asiatiques. (p. 278).

Enfin, les enjeux environnementaux sont étudiés à partir de la question de la pollution des océans par les déchets produits par les êtres humains, ainsi que celle du réchauffement des océans (p. 279).

## Les espaces maritimes, des espaces aux multiples enjeux

### CONSIGNE

Le mois prochain, le magazine *Géo Ados* sort un dossier spécial intitulé « Mers et océans : les enjeux de la mondialisation ». Votre classe a été sélectionnée pour le réaliser. Vous travaillez en équipes. Chacune prend en charge un thème différent pour en faire une présentation, sous la forme d'un diaporama, devant la classe constituée en comité de rédaction.

### VOCABULAIRE

• **ZEE (Zone économique exclusive)**  
Espace maritime sur lequel un État possède des droits d'exploitation et d'usage des ressources.  
Une ZEE s'étend jusqu'à 370 km d'un littoral, voire 648 km en cas d'extension.

ÉQUIPE 1

### Des enjeux géopolitiques

Quelle est la situation en mer de Chine ?



### 2 Tensions en mer de Chine

La mer de Chine méridionale est devenue au début du XXI<sup>e</sup> siècle un foyer de tensions militaires. En effet, selon le droit de la mer, chaque pays dispose d'une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins au-delà de ses côtes. À l'intérieur de cette zone, la navigation internationale est autorisée mais l'exploitation des ressources halieutiques, minérales et énergétiques est exclusivement réservée au pays qui la possède. Or, en mer de Chine méridionale, ces ZEE sont d'autant plus convoitées qu'elles contiennent de riches gisements de pétrole et de gaz, plus particulièrement aux environs des îles Spratleys, et se situent sur des voies maritimes parmi les plus fréquentées du monde.

■ Cité par *Monde*, « Tensions géopolitiques en mer de Chine », www.lemonde.fr, octobre 2015.

### VOCABULAIRE

• **Géopolitique**  
Science qui étudie les rapports entre la géographie des États et leur politique.  
• **Ressources halieutiques**  
Ressources de la pêche.

### 1 Les tensions en mer de Chine méridionale

ÉQUIPE 2

### Des enjeux énergétiques

Pourquoi les hydrocarbures de l'Arctique suscitent-ils autant de tensions ?



**D'importantes ressources**  
• Gisements d'hydrocarbures (gaz, pétrole)  
• Zones de recherche d'hydrocarbures

**Un territoire convoité**  
• Nouvelles routes maritimes  
• Zones économiques exclusives (ZEE)

4 Des contestations contre l'exploitation L'ONG Le 310 Greenpeace s'oppose à l'exploitation des hydrocarbures dans l'Arctique en 2011.

### 3 Les hydrocarbures en Arctique

### 5 L'Arctique, un nouvel espace maritime à exploiter

Les compagnies pétrolières ne devraient pas forer dans les eaux de l'Arctique : le risque d'une marée noire dans ces environnements sensibles est bien trop élevé. Ce n'est pas une association écologiste qui le dit, mais Christophe de Margerie, le PDG de Total, en 2012.  
« Du pétrole sur le Groenland, ce serait un désastre. Une fuite causerait trop de dommages à l'image de la compagnie », a-t-il expliqué.  
L'Arctique pourrait renfermer 30% des réserves de pétrole et de gaz non encore découvertes. Et la fonte accrue de la banquise rend la région de plus en plus accessible.  
■ D'après « Le PDG de Total alerte sur les risques des forages en Arctique », www.lemonde.fr, 26 septembre 2012.



Plateforme offshore du Pirazilomnaya, 2015.

### Des enjeux économiques

Quel est le poids des ressources maritimes pour les populations et l'économie africaines ?



6 Port de Joal, Sénégal, 2013  
Au Sénégal, la pêche représente 25 % des exportations et 600 000 emplois.

### 8 Ces navires étrangers qui pillent les eaux malgaches

Il y a 10 ans, Maicon Ratsiraka et ses deux frères pêchaient 60 tonnes de sardines par semaine, ce qui pouvait leur rapporter jusqu'à 370 \$.  
Aujourd'hui, il ne peut plus s'aventurer à plus de 3 kilomètres au large des côtes. Il est concentré d'importantes banques de sardines et de crevettes. S'il le fait, son bateau risque d'être traîné, voire attaqué par les navires de pêche chinois, thaïlandais et sud-coréens qui braconnent autour de Madagascar.  
Depuis janvier 2015, sa prise hebdomadaire lui rapporte à peine 37 \$.

La pêche illégale à laquelle se livrent les chalutiers étrangers menacent les moyens d'existence d'environ 100 000 personnes.  
■ D'après *World Climate*, « L'industrie de la pêche malgache souffre par le pillage étranger », www.epi.chimie.org, 25 mars 2015.  
1. Acteur : un bateau pour le contrôle.  
2. Pêcheur d'Étiennette.

### 7 Une femme cultivant des algues, Tanzanie, 2014

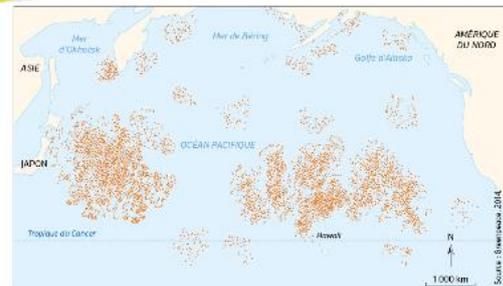
L'aquaculture (élevage ou culture des animaux ou plantes aquatiques) permet de nourrir de nombreuses personnes et de créer des emplois.



ÉQUIPE 4

### Des enjeux environnementaux

Comment les milieux océaniques sont-ils menacés par les activités humaines ?



9 La concentration des déchets dans le Pacifique Nord  
Les points orange représentent les déchets qui forment un « septième continent », dont la taille atteint près de 3,5 millions de km<sup>2</sup>.

### 10 Les océans, espace de régulation climatique

Les courants marins jouent un rôle majeur dans la régulation thermique de la planète. Ils opèrent des transferts d'énergie des hautes latitudes vers les basses latitudes et inversement. On perçoit le rôle climatique des océans en comparant des régions de même latitude bordées par des courants de températures différentes, comme c'est le cas de part et d'autre de l'Atlantique, entre le Nord-Est américain (courant froid) et l'Europe occidentale (courant chaud).  
Le changement climatique semble avoir un impact sur la circulation océanique. Ainsi, la libération d'eaux froides dans l'Atlantique Nord, consécutive à la fonte de la banquise arctique, entraîne un affaiblissement des effets adoucissants du Gulf Stream sur le climat de l'Europe occidentale... qui pourrait se refroidir dans un contexte de réchauffement du climat de la planète.  
■ D'après *Antoine Trépoizat et Anne Trépoizat-Vassiliou*, « Géographie des espaces maritimes », *Travaux de géographie* n° 304, 2012 (mai), 2015.



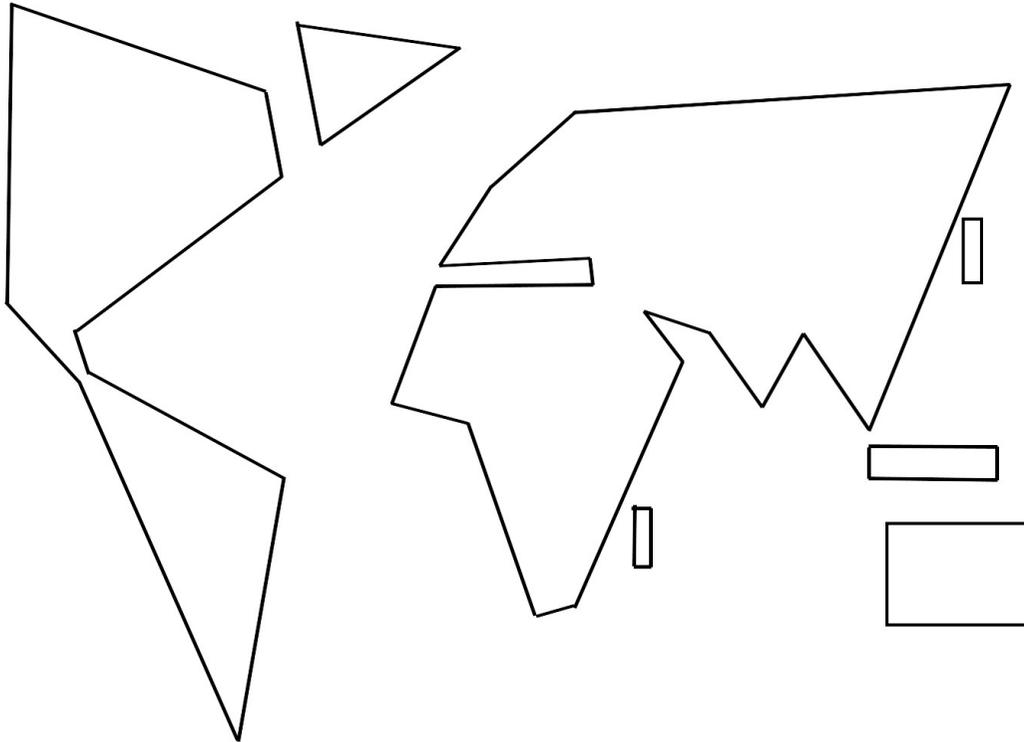
11 La pollution maritime  
D'après une étude récente, 80 % des oiseaux marins auraient déjà avalé des déchets de plastique.  
Oiseau de mer sur l'île Christmas, océan indien, 2013.

## Mers et océans : un monde maritimisé

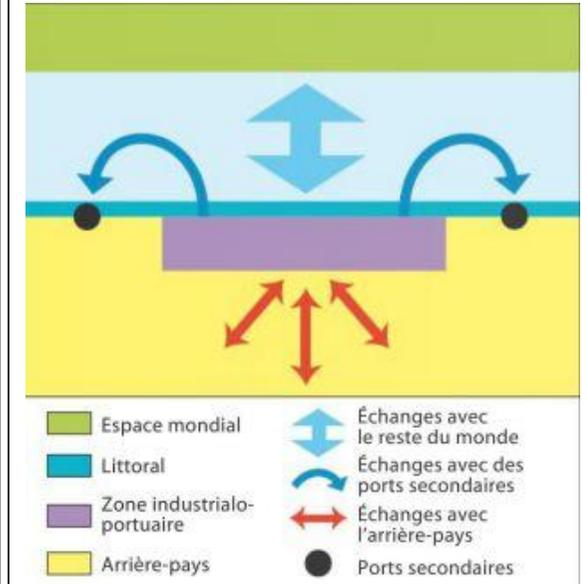
Pourquoi les mers et les océans sont-ils des espaces au cœur de la mondialisation ?

**Bilan** : Compléter la fiche de synthèse

**A L'ECHELLE MONDIALE**, des espaces de ....., des espaces ..... et ....., des espaces .....



**A L'ECHELLE LOCALE**, des espaces transformés : les ZIP



Voir p. 274

- ✓ L'espace maritime est **un espace de circulation majeur** (90 % des flux de marchandises).
- ✓ Depuis les années 1950, les flottes commerciales, les ports, les passages transocéaniques se transforment pour répondre à la **conteneurisation**.
- ✓ Les flux maritimes sont organisés en **routes, pôles et façades maritimes**
- ✓ Les espaces maritimes sont **riches** (régulateurs climatiques, réservoirs de biodiversité) **mais menacés** : pollution, piraterie, tensions internationales, ....

## Correction

