

# Thème 1 : Mers et océans : au cœur de la mondialisation

# Chapitre 1 : Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

## Introduction

Dans notre monde actuel, marqué par la **mondialisation** des échanges, les mers et océans jouent un rôle fondamental tant pour la fourniture de ressources (halieutiques, énergétiques) que pour la circulation des hommes et les échanges matériels et immatériels.

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

#### a. Des espaces parcourus par les flux de la mondialisation

En 2020, 90% des marchandises sont exportés par bateau. On parle ainsi de **maritimisation** de l'économie mondiale (**processus d'accroissement des échanges par les voies maritimes depuis les années 1970. C'est une conséquence de la mondialisation**).

Lors de la dernière décennie, le trafic maritime mondial a augmenté de 25% !

Les flux de la mondialisation sont également dus aux 28 millions annuels de croisiéristes et aux 99% des flux internet qui traversent les mers et océans.

Afin de s'adapter à l'énorme demande de transport maritime, les navires deviennent de plus en plus gros et se spécialisent (porte-conteneur, pétrolier, méthanier). Le plus grand porte-conteneur français, le *Saint-Exupéry*, mesure plus de 400m de long et accueille 20 000 conteneurs ! Cela permet une compétitivité du coût du transport maritime (moins de 2% du prix de revient de la marchandise).

#### b. Des espaces qui structurent la mondialisation

La route **circumterrestre (route maritime faisant le tour de la Terre en passant par les principaux foyers de l'économie mondiale)** relie les principaux pôles de l'économie mondiale. Ainsi le Pacifique est devenu l'océan de la mondialisation avec plus de 27 millions de porte-conteneurs l'ayant traversés en 2018. Ainsi le long de cette route, on retrouve de nombreux **hubs (porte d'entrée et de sortie d'un territoire)** qui redistribuent les marchandises vers d'autres ports secondaires ou dans leur **hinterland (arrière-pays)**.

Pour compléter le réseau formé par la mondialisation, des routes spécialisées existent :

- \*les routes des hydrocarbures depuis le Moyen-Orient
- \*les routes du fer et du charbon qui partent d'Amérique et d'Australie
- \*les routes agricoles depuis l'Europe et l'Amérique

De plus, ils existent des points de passages structurant :

- \*les canaux transocéaniques (Suez, Panama)
- \*les détroits (Gibraltar, Bab-el-Manded, Malacca)

### c. Des espaces menacés

Mais qui dit explosion du trafic maritime mondial dit pollution :

\*transport maritime est responsable de 3% des GES mais est en augmentation constante

\*marées noires (Erika en 1999) et autre dépollutions sauvages volontaires (et interdites...)

Une autre menace pèse sur la route polaire. En effet, la compétition pour le transport de marchandises est telle, qu'elle entraîne la recherche de nouvelles routes, plus rapides et moins chères (moins longues et sans passage payant comme les canaux). Cette route maritime arctique permet un gain de distance entre l'Europe et l'Asie de 40%. Toutefois elle reste incertaine car dangereuse et coûteuse (si besoin brise-glace par ex).

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

### a. Des littoraux de plus en plus aménagés

Afin d'accompagner la maritimisation, les littoraux sont obligés de s'aménager et les ports de s'agrandir. En Europe, le plus grand port est celui de Rotterdam qui possède un terminal 100% automatisé (le plus grand du monde est à Shanghai).

De plus le rôle des ports se diversifie. En plus des ZIP (Zone industrialo-portuaire), les ports deviennent des **pôles logistiques c-a-d des espaces de stockages et de redistribution des marchandises**. Ex : le port de Malte est à la fois une zone franche industrielle (usine playmobil) et le hub régional de l'armateur CMA CGM.

Ainsi les trois grandes façades maritimes de l'Asie Orientale, de l'Europe de l'Ouest et de l'Amérique du Nord-Est sont en compétition permanente.

### b. L'évolution de la hiérarchie portuaire

Les ports asiatiques dominent la maritimisation (14 premiers sur 20 sont asiatiques). Les ports occidentaux, auparavant les premiers, ont été déclassés face à l'envolée des ports asiatiques.

Toutefois des littoraux portuaires sont également à l'écart de la mondialisation. L'Afrique et l'Amérique du Sud de possèdent pas de façade portuaire à cause de la faiblesse de leur arrière-pays. Même s'ils existent certains grands ports comme en Côte-d'Ivoire, ils sont trop en marge des routes maritimes et sont quelque peu délaissés au profit d'autres mieux placés.

### c. Des espaces maritimes inégalement intégrés dans la mondialisation

Bien que l'Atlantique ait été le premier centre de la mondialisation, elle a cédé sa place aux océans Pacifique et Indien, les nouveaux cœurs des échanges mondiaux. Toutefois, leur intégration est inégale (tout le littoral indien n'est pas intégré à la mondialisation maritime) et concentrée dans la partie septentrionale ( peu de passage au nord de l'Antarctique par exemple).

Certains espaces maritimes sont en voie d'intégration à la mondialisation comme la mer Caspienne (riche en hydrocarbure) et l'océan Arctique (hydrocarbure et nouvelle route). Elles sont donc désormais au cœur d'enjeux géopolitiques internationaux.