

GEOGRAPHIE I

Les territoires dans la mondialisation : entre intégrations et rivalités

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

A-Chapitre 1/- Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

"Celui qui commande la mer commande le commerce ; celui qui commande le commerce commande la richesse du monde, et par conséquent le monde lui-même". Sir Walter Raleigh (1554-1618)

Les possibilités de mise en contact engendrées par les mers et les océans d'une part et les ressources qu'ils abritent d'autre part ont fait des mers et des océans des espaces stratégiques à l'échelle du monde tant pour les acteurs qui les sillonnent que pour ceux qui en exploitent les richesses dans un monde qui cherche toujours de nouvelles ressources.

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

I-Les routes et les ressources des mers et des océans

A-Les mers et les océans des espaces majeurs

1- Un océan planétaire global.

- Ils couvrent une superficie d'environ 360 millions de km² soit 71% de la surface du globe.
- Les routes maritimes ont un rôle majeur dans l'histoire économique mondial. De nombreuses civilisations se sont développées en contrôlant les mers et les océans devenant ainsi des puissances maritimes : les cités grecques de l'Antiquité, Venise au Moyen Age, le Royaume-Uni au 19^e siècle.

2-Des points de passage stratégiques

- La mer Méditerranée, les mers de Chine, la mer des Caraïbes sont des interfaces économiques et culturelles depuis des siècles.
- Aujourd'hui la fonte des glaces de l'océan Arctique fait apparaître de nouvelles routes maritimes qui devraient permettre de relier plus rapidement les grands ports mondiaux.
- Détroits et canaux ont un rôle géostratégique dans la mondialisation.

Détroit : bras de mer plus ou moins long, resserré entre les deux côtes qui le bordent, et mettant en relation deux mers ou deux océans.

B-Ouverture et maritimisation des économies

1-Ouverture

-A partir des années 1960, le transport maritime a connu une véritable révolution caractérisée par le gigantisme, la spécialisation des navires et la conteneurisation. Associé à la libéralisation des échanges, cette révolution a rendu possible la massification des flux et donc une baisse importante du coût du transport maritime.

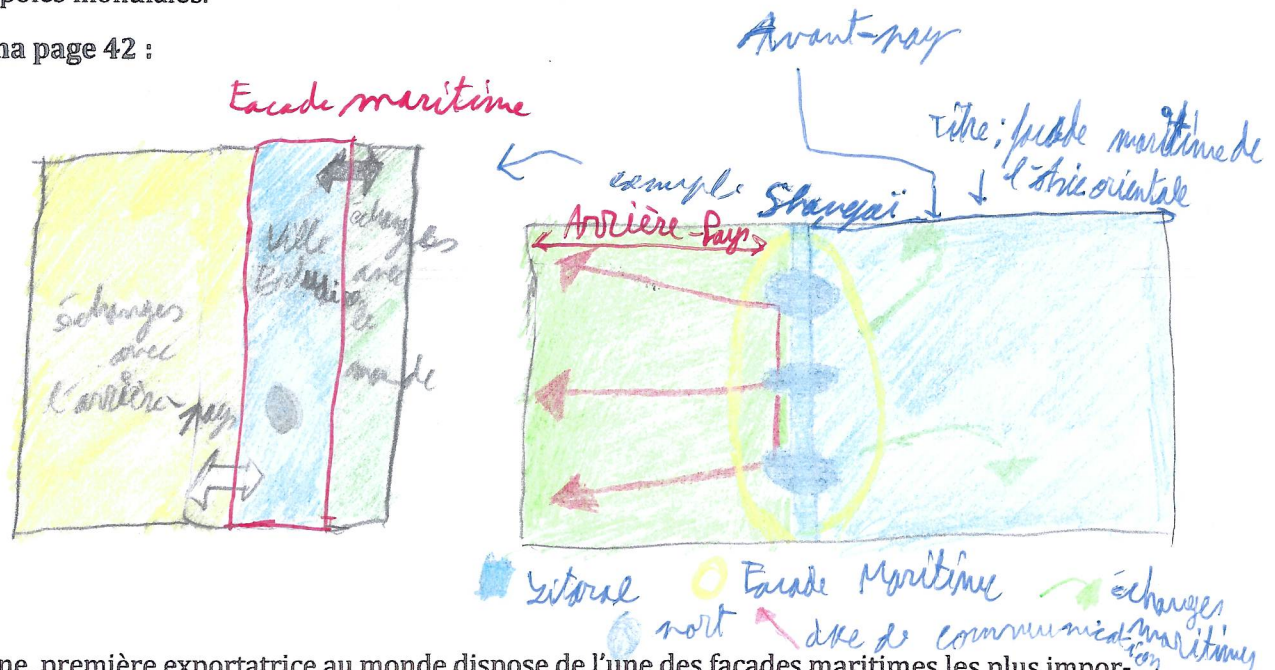
-A partir des années 1980, la libéralisation des flux financiers et des échanges a favorisé l'ouverture des économies nationales au commerce mondial. Elle a entraîné une mise en concurrence des territoires et d'importantes délocalisations. Le commerce international de marchandises a donc augmenté notamment en Asie (Chine et Inde) vers les pays riches à haut niveau de consommation.

2-Dans ce contexte, un processus de maritimisation des économies s'est développé.

-Les littoraux notamment les ports sont devenus plus attractifs pour la population et les activités, dans les pays exportateurs comme dans les pays importateurs.

-75% des échanges se font entre les façades maritimes européennes, asiatiques et nord-américaines où se concentrent les principaux ports, les grands centres économiques, les métropoles mondiales.

Schéma page 42 :



La Chine, première exportatrice au monde dispose de l'une des façades maritimes les plus importantes avec trois pôles majeurs : le delta de la rivière des perles, Shanghai (1er port de conteneurs), le golfe de Bohai. Ils s'intègrent à un axe maritime asiatique Tokyo-Singapour qui inclut la Corée du Sud et Taïwan. Cet axe entretient des relations privilégiées avec les trois autres façades d'Amérique du Nord et la *Northern Range* qui ont un rôle d'interface.

3-Exemples de ports

- **A Shanghai**, le port se situe à l'embouchure du Yangzi. En 2005, il s'est agrandi d'un terminal maritime en eaux profondes de Yangshan. Ce dernier est construit sur des terre-pleins artificiels s'appuyant sur deux îles. Un pont de 32 km le relie à Shanghai. Les aménagements font de lui un hub majeur et une plate-forme multimodale adaptée au gigantisme du transport maritime : longs terminaux, équipements en portiques, aires de stockage sur de vastes superficies, réseaux de transport.

- **Tanger Méd page 43** : 1er port de la Méditerranée / 2 ports à conteneurs / 6 millions de conteneurs par an / 150 hectares de stockage / connectivité avec 186 ports et 80 pays chaque semaine.

Question 1 : Le complexe portuaire Tanger Med jouit d'une situation privilégiée : sur le détroit de Gibraltar, il est le passage obligé des flux maritimes entre la Méditerranée et l'Atlantique, une voie majeure du trafic maritime commercial entre l'Asie, l'Europe et Amérique par le canal de Suez, et entre l'Afrique et l'Europe à 14 km des côtes espagnoles. Il peut ainsi capter les flux notamment de conteneurs et les redistribuer sur les rives Nord et Sud de la Méditerranée.

Question 2 : Tanger Med 2 permet de tripler les capacités d'accueil du hub portuaire qui passe de 3 à 9 millions de conteneurs. Avec cet agrandissement, Tanger Med devient le premier port et la première plateforme de conteneurs en Méditerranée et se hisse dans le top 20 mondial.

Maritimisation de l'économie : processus associant l'installation croissante des activités sur les littoraux et l'importance du rôle des espaces maritimes pour l'économie.

Délocalisation : transfert d'activités vers les pays où les coûts de production sont moins élevés

Façade maritime : espace littoral concentrant différents ports permettant de mettre en relation l'espace continental de l'arrière-pays (l'hinterland) avec le reste du monde.

Interface maritime : zone de contact entre deux espaces géographiques différenciés, pouvant susciter des tensions mais engendrant surtout des échanges et des influences réciproques.