
Enseigner la mer

Sommaire

4 Introduction

5 MERS ET OCÉANS : UN MONDE MARITIMISÉ

6 Structure de la séquence [10h]

8 DES ESPACES MAJEURS DE CIRCULATION ET D'ÉCHANGES

8 SÉANCE 1 Le transport maritime, cœur de la mondialisation
[séance avec usages numériques]

12 SÉANCE 2 Des flux maritimes de différentes natures
[séance avec usages numériques]

15 SÉANCE 3 Ports, canaux et détroits : des lieux privilégiés
sur le réseau maritime mondial

21 LA MARITIMISATION CROISSANTE DES ÉCONOMIES ET LEURS CONSÉQUENCES TERRITORIALES

21 SÉANCES 4 ET 5 Le commerce maritime, un poids croissant
et des coûts en baisse

25 SÉANCE 6 Mise en perspective – réalisation d'un croquis
de géographie

27 APPROPRIATION, EXPLOITATION, PRÉSERVATION : LES ENJEUX DES ESPACES MARITIMES

27 SÉANCES 7 ET 8 Réalisation d'une affiche
sur les enjeux maritimes

36 SÉANCE 8 Mise en perspective – réalisation d'un croquis
de géographie

38 L'ADAPATION DU TERRITOIRE DES ÉTATS-UNIS AUX NOUVELLES CONDITIONS DE LA MONDIALISATION

39 SÉANCE 9 Les conséquences de la maritimisation
sur les territoires d'une grande puissance,
les États-Unis : l'exemple de la façade atlantique

42

**LES DYNAMIQUES D'UN GRAND ENSEMBLE
GÉOGRAPHIQUE AFRICAIN**

43

SÉANCE 10

Les conséquences de la maritimisation sur les territoires d'un grand ensemble africain appartenant aux « Suds ». Les dynamiques de l'Afrique orientale dans la mondialisation

Introduction

La première édition d'*Enseigner la mer* associait, dans un même ouvrage, mise au point scientifique et séquences pédagogiques. Pour la deuxième édition – actualisée, repensée et enrichie – afin de tenir compte des évolutions géopolitiques et économiques, des progrès scientifiques et de l'évolution des programmes, la partie pédagogique est désormais en ligne.

Elle se compose de six séquences pour le collège [quatre en géographie, deux en histoire], de six séquences pour le lycée général et technologique [quatre en géographie, deux en histoire], de deux séquences en géographie pour le lycée professionnel et de scénarii pour les enseignements pratiques interdisciplinaires [EPI]. Elle est complétée par un extrait cartographique de l'ouvrage publié dans l'univers Maîtriser de Canopé.

Ces séquences peuvent être mises en œuvre telles quelles ou constituer des bases documentaires pour d'autres leçons et enseignements. Par exemple, les cartes de synthèse réalisées pour la séquence « Mers et océans : un monde maritimisé » peuvent servir de point de départ à la construction de la carte « Les espaces maritimes : approche géostratégique » en terminale.

Nous vous invitons à naviguer pour découvrir et faire vôtre tout ou partie de ces propositions pédagogiques élaborées par des enseignants de l'académie de Rennes.

Tristan Lecoq et Florence Smits
Inspecteurs généraux de l'Éducation nationale

ENSEIGNER LA MER :
DES ESPACES TRANSFORMÉS
PAR LA MONDIALISATION

Mers et océans : un monde maritimisé

Auteur : Patrick Marques

CANOPÉ

Structure de la séquence [10 h]

RÉFÉRENCES DU BOEN ET DE LA FICHE ÉDUSCOL

PROGRAMMES D'ENSEIGNEMENT DU CYCLE DES APPRENTISSAGES FONDAMENTAUX (CYCLE 2), DU CYCLE DE CONSOLIDATION (CYCLE 3) ET DU CYCLE DES APPROFONDISSEMENTS (CYCLE 4)

Arrêté du 9-11-2015 - J.O. du 24-11-2015 (NOR MENE1526483A)

Annexe 3 Programme d'enseignement du cycle des approfondissements (cycle 4)

Arrêté du 9-11-2015 - J.O. du 24-11-2015 (NOR MENE1526483A)

MERS ET OCÉANS : UN MONDE MARITIMISÉ

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 maritime, 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. [...]

L'étude de ces trois sous-thèmes de très large spectre ne peut être qu'esquissée avec les élèves, en insistant sur les connaissances géographiques de base permettant de poser les problèmes principaux. L'analyse cartographique pourra être privilégiée.

FICHE RESSOURCE – THÈME 3 : DES ESPACES TRANSFORMÉS PAR LA MONDIALISATION (EN LIGNE)

<http://eduscol.education.fr>

Rubriques : Contenus et pratiques d'enseignement > École élémentaire et Collège > Programmes et accompagnements Ressources d'accompagnement > Cycles 2, 3 et 4 > Cycle 4 > Histoire et géographie > S'approprier les différents thèmes du programme (C4)

PRÉSENTATION

NIVEAU	DISCIPLINE	PROBLÉMATIQUE
Classe de 4 ^e	Géographie	Comment et pourquoi la mondialisation transforme-t-elle les espaces maritimes du globe et les territoires d'une grande puissance, les États-Unis, et d'un grand ensemble africain appartenant aux « Suds » ? [Source fiche ressource Éduscol].

FIL CONDUCTEUR DE LA SÉQUENCE

Pour Christian Grataloup, « la mondialisation est un processus de généralisation des échanges entre les différentes parties de l'humanité, entre les différents lieux de la planète ». Au cœur de cette mise en réseau du monde, les espaces marins maritimisés apparaissent comme la colonne vertébrale de la mondialisation. Le processus de maritimisation de l'économie mondiale valorise de manière différenciée les territoires et produit de nouvelles singularités, des oppositions territoriales. Cette séquence doit amener les élèves à analyser et comprendre les manifestations géographiques de la mondialisation, à en dégager des dynamiques spatiales en soulignant particulièrement les processus de différenciation spatiale qui délaissent certains espaces et en valorisent d'autres.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

COMPÉTENCES DISCIPLINAIRES TRAVAILLÉES	COMPÉTENCES DU SOCLE
Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques	Domaine du socle : 1, 2, 5
Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués	Domaine du socle : 1, 2
S'informer dans le monde du numérique	Domaine du socle : 1, 2, 3
Analyser et comprendre un document	Domaine du socle : 1, 2
Pratiquer différents langages en histoire et en géographie	Domaine du socle : 1, 2, 5
Coopérer et mutualiser	Domaine du socle : 2, 3

NOTIONS, VOCABULAIRE, CONNAISSANCES À MAÎTRISER

Conteneurisation/Détroits/Façade maritime/Flux/Isthmes/Littoralisation/Maritimisation/Mondialisation/Réseau/Ressources/ZEE

PRINCIPAUX REPÈRES SPATIAUX À CONSTRUIRE

- Les mers et océans principaux, ainsi que quelques lieux stratégiques (isthmes, détroits, canaux) ;
- Les façades maritimes majeures et quelques grands ports mondiaux ;
- Quelques grands repères du territoire des États-Unis et de l'aire régionale africaine étudiée : quelques métropoles, un État pour l'aire africaine, un axe de circulation.

Des espaces majeurs de circulation et d'échanges

SÉANCE 1	LE TRANSPORT MARITIME, CŒUR DE LA MONDIALISATION	Problématique élèves : En quoi les espaces maritimes sont-ils, à des degrés divers, des lieux très importants de la mondialisation des échanges ?
----------	---	--

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA SÉANCE 1

À l'échelle mondiale, les élèves vont découvrir la mondialisation des échanges depuis la mer. Il conviendra de manipuler un globe virtuel figurant la densité des navires et ses dynamiques pour maîtriser les premiers repères fondamentaux, les principales routes maritimes et les espaces maritimes délaissés. La plus-value de la ressource est de matérialiser visuellement et de façon dynamique les flux maritimes marchands. Le planisphère virtuel offre en outre un formidable outil de découverte multiscalaire, initiant les élèves au raisonnement géographique. Des tâches cartographiques ponctuent régulièrement cette première activité de découverte. Elles mènent en définitive à la réalisation d'un premier croquis cartographique.

COMPÉTENCES ATTENDUES

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques.
- Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués.
- S'informer dans le monde du numérique.
- Analyser et comprendre un document.
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie.

MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves, seuls ou en binômes, en salle multimédia ou à l'aide d'un support numérique nomade, vont découvrir une ressource cartographique interactive.

SUPPORTS ET DÉROULÉ

Rendez-vous sur le site Internet *Shipmap* : <https://www.shipmap.org>

ÉDUCATION AUX MÉDIAS ET À L'INFORMATION

Avant de commencer, ce que vous devez savoir de ce document

Le planisphère montre les itinéraires empruntés par les navires marchands du monde entier pendant toute l'année 2012 (une chronologie interactive est disponible en bas de l'écran). Grâce à leur GPS, leur localisation est enregistrée en permanence, ce qui permet de cartographier leurs voyages et les circulations maritimes mondiales. Un point jaune représente un navire.

Si vous **cliquez sur « i » dans le coin en haut à droite de l'écran**, vous découvrirez en anglais que la carte a été créée en 2016 par Duncan Clark et Robin Houston Kiln, chercheurs de l'UCL Energy Institute au Royaume-Uni. Ils ont réalisé ce planisphère dynamique et interactif à partir des données de exactEarth¹ pour la position et la vitesse des navires et celles de Clarksons Research UK World Fleet Register² pour les informations sur les navires.

¹ exactEarth : www.exactearth.com

² Clarksons Research UK World Fleet Register : www.clarksons.com/services/research

À côté du symbole lecture pour ne pas lancer la vidéo en anglais, **cliquez sur la carte**. L'animation du planisphère débute.

1. À l'aide des informations contenues dans l'encadré « éducation aux médias et à l'information », expliquez ce que représente un point jaune sur ce planisphère ? Comment expliquez-vous que ces points jaunes soient en mouvement ?

Chaque point jaune correspond à un navire marchand repéré par son GPS. Ces points sont en mouvement, car il cartographie les circulations des navires à travers les mers du monde entier.

DOC. 1 – LES ESPACES MARITIMES MONDIALISÉS

Représentant 71 % de la surface de la Terre, les mers et océans offrent des possibilités de circulation mondiale parce qu'ils communiquent les uns avec les autres. La libre circulation sur les voies maritimes permet donc de relier aisément les territoires terrestres, tant et si bien qu'aujourd'hui 80 % du commerce mondial s'effectuent par la mer.

Tétart Frank "dir.", *Grand Atlas 2016. Comprendre le monde en 200 cartes*, Autrement-Courrier International, 2015.

2. Doc. 1 – Quelle part du commerce mondial se fait par voie maritime ? Pour quelles raisons selon l'auteur ?

80 % du commerce mondial en volume est assuré par le transport maritime, ce qui signifie qu'une grande partie de ce que nous consommons a transité par la mer. Les espaces maritimes constituent des espaces de circulation privilégiés pour relier les terres du monde entier.

En haut et à droite sur la page, cliquez sur « Show » puis sur « MAP » pour masquer le fond de carte. Changer d'échelle pour affiner vos observations en cliquant sur le « + » pour zoomer.

3. Quel itinéraire est le plus emprunté par les navires ? Décrivez-le en nommant plusieurs lieux de son tracé [océan, mer, détroit, isthme, repère terrestre [cercles polaires, Tropiques, Équateur], proximité de grands pays, etc.].

Les navires se concentrent sur quelques routes qui font le tour du monde. L'itinéraire le plus fréquenté relie l'Asie orientale à l'Europe de l'Ouest en passant par la mer de Chine, le détroit de Malacca au sud de Singapour, l'océan Indien via le sud de l'Inde, puis la mer Rouge en entrant par le détroit de Bab el-Mandeb, puis le canal de Suez, la Méditerranée pour en sortir par le détroit de Gibraltar et rejoindre la Manche et le détroit du Pas-de-Calais.

4. Quelles sont les régions du monde les plus fréquentées par les navires ? Lesquelles le sont très peu ?

La géographie du transport maritime révèle de profondes inégalités. Tout d'abord, il y a des routes qui sont plus empruntées que d'autres, celles qui relient les trois principaux pôles de commerce : l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie. La géographie du transport maritime révèle aussi le poids grandissant de l'Asie, et surtout celui de la Chine, dans l'économie mondiale.

Certaines régions, comme l'Amérique du Sud, l'Afrique, l'Océanie, se retrouvent à la marge du transport maritime. Le continent africain, qui compte 16 % de la population mondiale, ne représente que 8 % du total mondial des marchandises chargées sur les navires.

En bas de page, cliquez à différents moments de la chronologie de l'année 2012.

5. Observez attentivement le planisphère. La répartition des navires dans le monde est-elle fortement modifiée suivant les périodes de l'année ? Justifiez votre réponse.

Peu de modification, la géographie du transport maritime affiche une certaine permanence à l'échelle d'une année.

6. Tâche cartographique : sur la carte 1 a été tracé le principal axe maritime emprunté par les navires.

- Localisez et nommez sur la carte 2 les océans et les continents. Indiquez approximativement le pôle Nord par une croix.
- Redessinez le principal axe maritime de la carte 1 sur la carte n° 2, en le situant par rapport aux océans et aux continents.

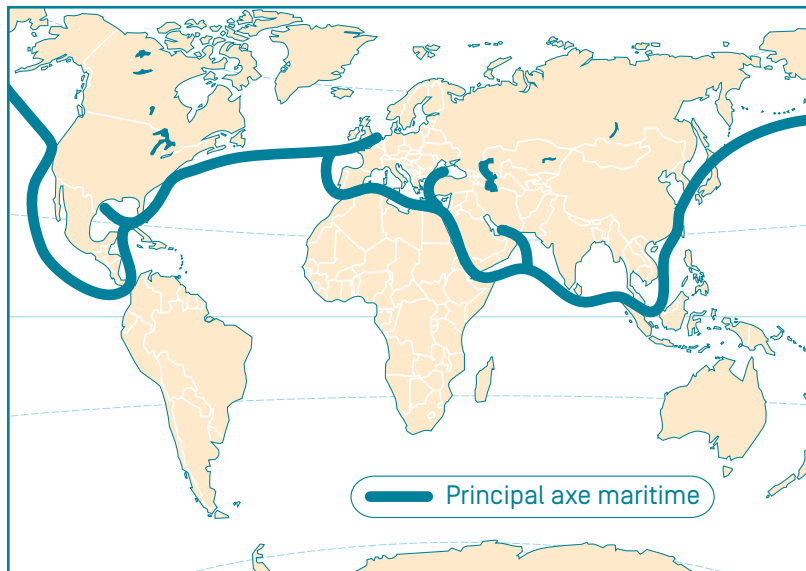
c. Observez les cartes 1 et 2 et précisez si la principale route maritime est :

☐ longitudinale [orientation est-ouest]

☐ latitudinale [orientation nord-sud]

☐ circumterrestre [fait le tour de la Terre]

☐ à l'intérieur d'un seul océan



Carte 1



Carte 2

Pour aller plus loin

La cartothèque de *La Documentation française* propose un triptyque cartographique permettant de voir l'évolution des routes maritimes entre 1860 et 2014. [www.ladocumentationfrancaise.fr](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/Accueil/Cartes/Monde/Les_principales_routes_maritimes_dans_le_monde_en_1860_1912_et_2014)
 Accueil > Cartes > Monde > Les principales routes maritimes dans le monde en 1860, 1912 et 2014
 Lien direct : www.ladocumentationfrancaise.fr/cartes/monde/c001700-les-principales-routes-maritimes-dans-le-monde-en-1860-1912-et-2014

DOC. 2 – UN RÉSEAU NUMÉRIQUE SOUS-MARIN : LES ROUTES MARITIMES, DES VOIES DE COMMUNICATION RELIANT LES HOMMES

Le terme « route » devient aujourd'hui un terme générique pour désigner non plus une route œuvre de l'homme, mais plutôt une direction suivie par les échanges, lesquels se nouent et se groupent.

Les navires ne se dispersent pas sur l'immensité océanique. Bien au contraire, ils se concentrent sur quelques itinéraires qui relient les grands pôles économiques de la planète ou les zones d'extraction des matières premières aux zones de consommation. Ces itinéraires forment ainsi des voies de quelques dizaines de kilomètres de large alors que leur longueur peut être de plusieurs milliers de kilomètres pour relier un point à un autre. La concentration de ses navires sur ces itinéraires matérialise de véritables routes maritimes.

Plus que toute autre route terrestre, les routes maritimes sont le révélateur de l'équilibre de la mondialisation. 90 % des marchandises sont aujourd'hui transportées par mer. 80 % de ces transports s'effectuent entre l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie orientale reliées grâce à trois segments : transatlantique, transpacifique et Europe/Asie orientale.

Les routes maritimes sont donc incontestablement déterminantes pour l'activité économique mondiale dont elles garantissent le fonctionnement.

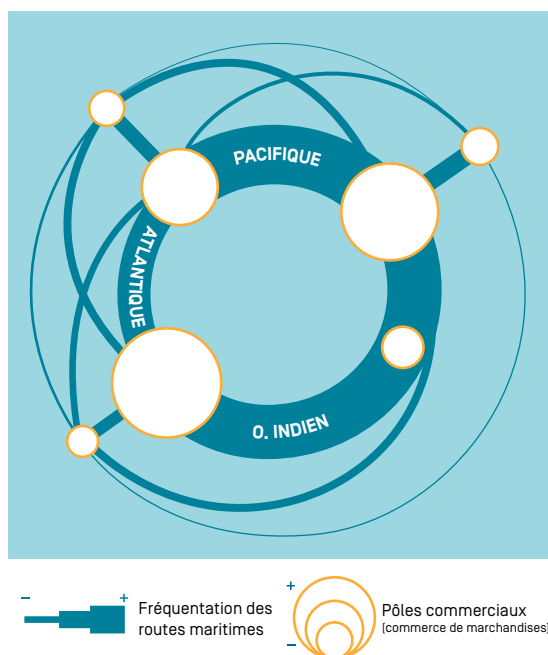
Proutière-Maulion Gwenaele, « Brèves réflexions autour de la notion de route maritime », in Odile Delfour-Samama, Cédric Leboeuf et Gwenaele Proutière-Maulion (Éds), *Nouvelles routes maritimes. Origines, évolutions et perspectives*, Paris, A. Pedone, 2016, p. 13-19.

7. D'après l'auteure et vos observations, quelles sont les trois principales régions reliées par les routes maritimes ? Pourquoi le sont-elles plus que d'autres ?

Les routes maritimes les plus fréquentées relient les trois principaux pôles de commerce : l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie orientale. La géographie du transport maritime est le reflet de l'activité économique et commerciale mondiale.

8. En vous aidant du document 2, localisez et nommez sur le schéma chacun des pôles commerciaux représentés :

Asie/Europe/Amérique du Sud/Moyen-Orient/Afrique/Amérique du Nord/Océanie.



Des espaces majeurs de circulation et d'échanges

SÉANCE 2	DES FLUX MARITIMES DE DIFFÉRENTES NATURES	Problématique élèves : En quoi les espaces maritimes sont-ils, à des degrés divers, des lieux très importants de la mondialisation des échanges ?
----------	--	--

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA SÉANCE 2

Les élèves s'interrogent dans cette séance sur la nature des flux qui transitent par les mers. Ils découvrent la spécialisation des navires pour certains transports. En exploitant une ressource numérique, ils décrivent également le réseau numérique de câbles sous-marins.

COMPÉTENCES ATTENDUES

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques.
- S'informer dans le monde du numérique.
- Analyser et comprendre un document.
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie.

MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves, seuls ou en binômes, en salle multimédia ou à l'aide d'un support numérique nomade, poursuivent la découverte des flux maritimes à l'aide de la ressource cartographique interactive : [shipmap.org](https://www.shipmap.org). L'objectif est de découvrir les différents types de flux de marchandises et leurs navires dédiés, pour lesquels les élèves sont amenés à réaliser un travail de recherche d'informations sur le numérique. Ils découvrent aussi le poids croissant des flux immatériels et la géographie des inégalités numériques qu'ils révèlent.

SUPPORTS ET DÉROULÉ

DES FLUX DE MARCHANDISES VARIÉES ET DES NAVIRES SPÉCIALISÉS

Rendez-vous de nouveau sur le site Internet *Shipmap* : <https://www.shipmap.org>

En haut et à droite sur la page, cliquez sur « *Filter* » pour choisir d'afficher parmi les circulations de cinq types de navires : porte-conteneurs [*Container*], vraquiers [*Dry bulk*], pétroliers [*Tanker*], gaziers [*gaz bulk*] et rouliers [*Vehicles*].

Conservez uniquement « *container* » [porte-conteneurs] pour visualiser le transport maritime de conteneurs*.

* **conteneur** : caisse métallique de dimensions standardisées pour le transport de marchandises.

ACTIVITÉ

1. Quelle est la principale route maritime empruntée pour les échanges de conteneurs ? Quelles sont les deux régions du monde reliées par cette route ?

La principale route maritime empruntée pour les échanges de conteneurs est longitudinale, elle relie l'Asie orientale à l'Europe de l'Ouest.

Conservez uniquement « *tanker* » [pétrolier] pour visualiser le transport maritime de pétrole.

2. Quelle est la principale route maritime empruntée pour les échanges de pétrole ? Relevez une région du monde peu fréquentée pour les échanges de conteneurs, mais en revanche très fréquentée par les pétroliers ?

La principale route maritime empruntée pour les échanges de conteneurs relie l'Asie orientale à l'Europe de l'Ouest. Des régions de productions d'hydrocarbures sont fréquentées par les pétroliers : golfe Persique, mer d'Oman, golfe de Guinée, mer des Caraïbes, golfe du Mexique.

3. Effectuez une recherche d'images à l'aide du moteur de recherche *Qwant* (<https://www.qwant.com>). Pour chacun des 5 types de navires, trouvez une photographie qui l'illustre. Recherchez également quel type de produits est transporté par chacun de ces cinq navires.

NAVIRES	PHOTOGRAPHIE	PRODUITS TRANSPORTÉS
Porte-conteneurs		
Vraquiers		
Pétroliers		
Gaziers		
Rouliers		

Autre proposition

En utilisant le site www.marinetraffic.com vous pouvez cliquer sur les navires et obtenir en direct des informations sur les navires du monde entier (photos, plan de navigation, cargaison, etc.).

DES FLUX IMMATÉRIELS MARITIMES DE PLUS EN PLUS NOMBREUX

Ouvrez un nouvel onglet ou une nouvelle fenêtre puis rendez-vous sur le site Internet :

<http://www.submarinecablemap.com>.

Le site propose une carte interactive et actualisée des câbles sous-marins dans le monde. Observez attentivement le planisphère, n'hésitez pas à changer d'échelle à l'aide du « + » ou du « - ».

ACTIVITÉ

1. Doc. 3 – Quels types d'échanges, de flux circulent par les câbles sous-marins ?

Flux immatériels (informations).

2. Doc. 3 – Quelle est la part des échanges d'informations qui transitent par le réseau de câbles sous-marins ?

99 % des échanges d'informations intercontinentaux transitent par le réseau de câbles sous-marins.

3. Quelles régions du monde sont fortement reliées par les câbles sous-marins ? Inversement, lesquelles le sont très peu ?

Amérique du Nord – Europe – Asie orientale

Amérique du Sud – Afrique subsaharienne – Asie du Sud

4. Doc. 3 – Pour quelles raisons les besoins en câbles sous-marins sont-ils aujourd'hui importants ?

La diffusion de l'utilisation des smartphones et de l'Internet mobile accroît les besoins de câbles sous-marins pour faire transiter les données échangées dans le monde.

5. Doc. 3 – Quelles entreprises très symboliques de la mondialisation ont actuellement des projets de déploiement de câbles sous-marins ?

Les firmes transnationales dans le domaine de l'Internet comme Google, Microsoft et Facebook.

DOC. 3 – UN RÉSEAU NUMÉRIQUE SOUS-MARIN

Sans que l'on s'en doute forcément, le bon fonctionnement de notre société de l'information dépend de cette infrastructure sous-marine : près de 99 % du trafic intercontinental, Internet comme téléphone, passe par ces câbles. On en dénombre 270 aujourd'hui. Si le boom des smartphones et de l'Internet mobile nous berce dans l'illusion d'un monde sans fil, où tout est accessible comme par magie, la réalité est tout autre : comme toujours dans les télécoms, c'est bien par des câbles que transitent les milliards de données échangées dans le monde. Et lorsqu'il s'agit de relier un continent à un autre, c'est sous la mer que cela se passe. [...]

Sur la douzaine de câbles qui relient l'Amérique à l'Europe, dix ont une quinzaine d'années d'existence. La simple maintenance ou l'amélioration de leurs performances ne suffira pas, il faudra en construire de nouveaux. Les besoins sont également importants dans certains pays d'Afrique, raccordés il y a quelques années seulement. [...] Les géants du web s'intéressent de plus en plus aux câbles sous-marins. Google commence lui-même à passer commande pour sa propre infrastructure. Microsoft et Facebook prennent aussi part à certains projets. De quoi soutenir à terme la croissance de l'industrie, toujours en quête de nouvelles routes pour connecter la planète, comme ce projet de câble sous-marin autour du pôle Nord.

« 20 000 fibres sous les mers », *Les Échos*, 14 janvier 2016.
http://www.lesechos.fr/14/01/2016/LesEchos/22107-049-ECH_20-000-fibres-sous-les-mers.htm

Pour aller plus loin

Le site web anglais d'information *Business Insider* propose une vidéo qui permet de suivre le déploiement des très nombreux câbles sous-marins dans le monde.

La carte animée est à visionner à cette adresse :

<http://uk.businessinsider.com/animated-map-global-fiber-optic-internet-cables-2015-9>

Évolutions des câbles sous-marins à fibre optique, 1989-2015

CERI-Sciences Po-CNRS

<http://ceriscope.sciences-po.fr>

Cliquer sur « CERISCOPE PUISSANCE »

Puis Menu > Documents > Animations > Évolutions des câbles sous-marins à fibre optique, 1989-2015

Des espaces majeurs de circulation et d'échanges

SÉANCE 3	PORTS, CANAUX ET DÉTROITS : DES LIEUX PRIVILÉGIÉS SUR LE RÉSEAU MARITIME MONDIAL	Problématique élèves : En quoi les espaces maritimes sont-ils, à des degrés divers, des lieux très importants de la mondialisation des échanges ?
----------	--	--

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA SÉANCE 3

Les élèves découvrent que la mondialisation met en concurrence les espaces et favorise les nœuds de communication dans une organisation spatiale en réseau.

COMPÉTENCES ATTENDUES

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques.
- Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués.
- Analyser et comprendre un document.
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie.

MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves, seuls ou en binômes, analysent quelques documents, réalisent des tâches cartographiques, et sont amenés au final à raisonner, par des schémas géographiques, sur la géographie des réseaux maritimes particulièrement difficiles.

SUPPORTS ET DÉROULÉ

CANAUX ET DÉTROITS : DES POINTS DE PASSAGE SATURÉS

Rendez-vous de nouveau sur le site Internet *Shipmap* : <https://www.shipmap.org>

Certains points de passage semblent concentrer un grand nombre de navires marchands. Nous allons changer d'échelle et observer sur la Manche un de ces points de passage stratégiques. Pour ce faire, cliquez sur le « + » pour zoomer.

Le professeur pourra vidéoprojecter la ressource.

ACTIVITÉ

1. Observez attentivement le mouvement des navires. Que remarquez-vous ?

Les flux sont organisés. Deux itinéraires en sens contraire apparaissent.

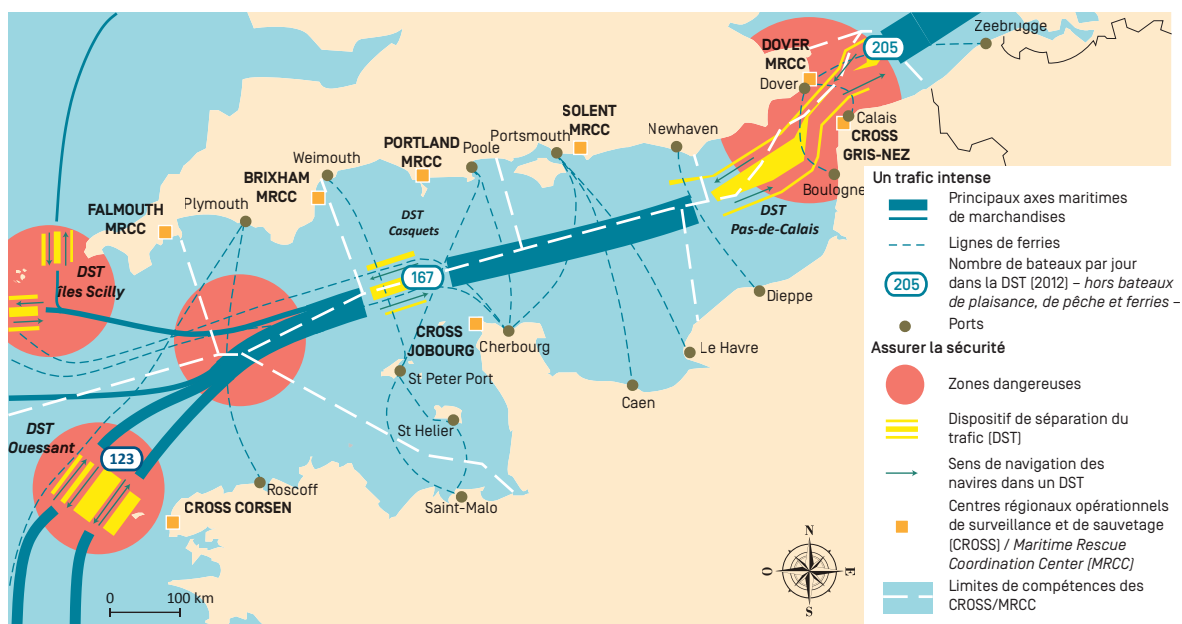
2. En vous aidant du document 1, comment expliquez-vous l'organisation de la circulation des navires ?

Pour garantir la sécurité des routes maritimes de la Manche, un dispositif de séparation du trafic a été aménagé, imposant deux sens distincts de circulation aux navires.

3. Pourquoi les points de passage constituent-ils des espaces maritimes particulièrement dangereux à aménager ?

Parce qu'ils concentrent une très forte densité de navires (77 000 navires en 2013 ont transité par le détroit de Malacca), ce qui accroît très fortement les risques d'accidents (on pourra réinvestir avec les élèves les notions de risques technologiques, d'aléas et de vulnérabilité en s'appuyant sur un exemple de marée noire comme celle provoquée par le naufrage en Manche de l'*Amoco Cadiz* en 1978 sur le littoral du Finistère Nord).

DOC. 1



La sécurité de la navigation en Manche

DOC. 2

Un détroit est un bras de mer resserré entre deux terres. Malgré une grande diversité de situations, il est possible d'établir un modèle type. Par les détroits de Malacca, qui relie la mer de Chine à l'océan Indien, du Pas-de-Calais entre la Manche et la mer du Nord, et de Gibraltar, entre Atlantique et Méditerranée, ont transité en 2013 respectivement plus de 77 000, 72 000 et 71 000 navires de tous types. Le détroit d'Ormuz, entre le golfe Arabo-Persique et l'océan Indien, concentre 30 % du pétrole transporté par la voie maritime. Ces quatre détroits, situés en premier lieu sur la route Asie-Europe, sont des points de passage obligés du commerce maritime mondial.

Frémont Antoine et Frémont-Vanacore Anne, « Géographie des espaces maritimes », Documentation photographique, n° 8104, La Documentation française, mars-avril 2015.

DOC. 3

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 dès lors des endroits où se concentrent navires et cargaisons. En nombre limité, essentiels 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.

Lacoste Romuald, « Détroits et canaux, un enjeu stratégique majeur », TDC, n° 954, « Le commerce maritime », CNDP, avril 2008.

ACTIVITÉ

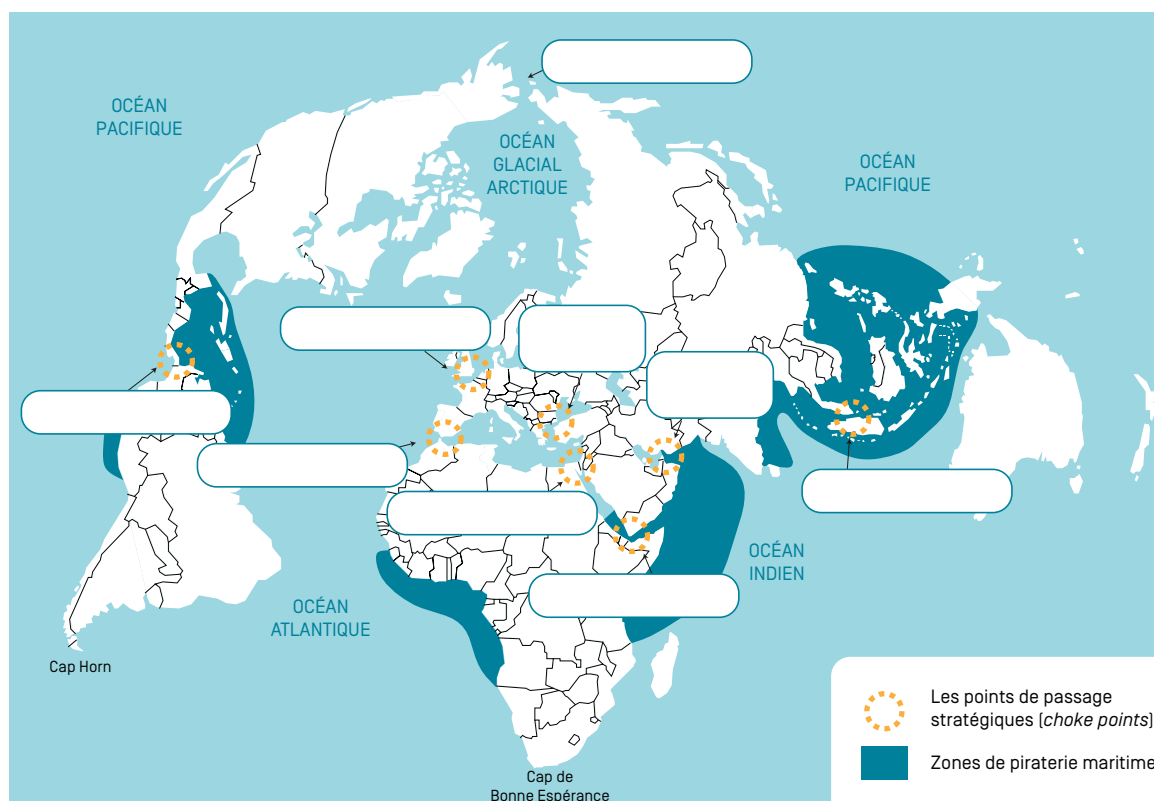
4. Tâche cartographique : localisez et nommez sur la carte les principaux points de passage stratégiques.

Coup de pouce : pour vous aider, vous pouvez utiliser un atlas, votre manuel ou d'autres globes virtuels sur l'internet.

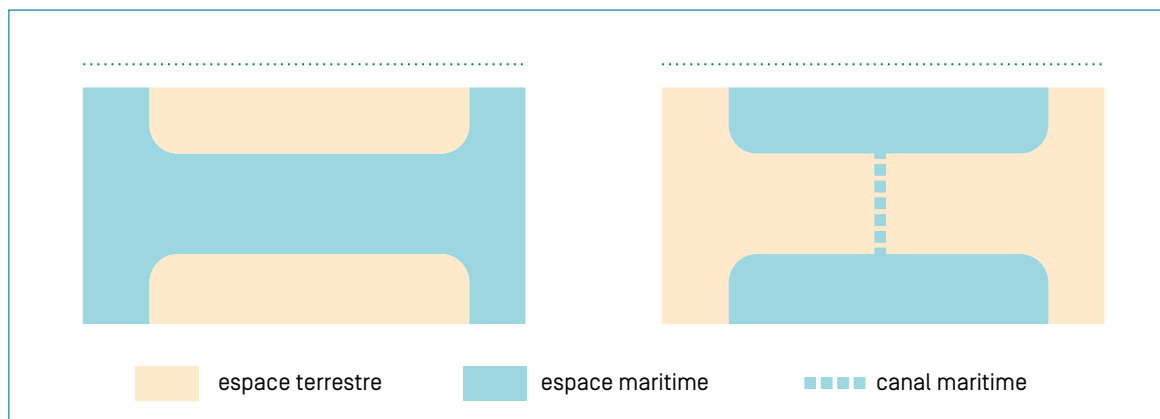
5. Comparez la localisation des points de passage stratégiques avec celle des zones de piraterie maritimes. Que constatez-vous ?

De nombreux points de passage stratégiques localisés dans des régions de pays en développement sont des zones de piraterie intenses (Panama, Bab el-Manbe, Ormuz, Malacca).

DOC. 4 – DÉTROITS ET CANAUX : DES POINTS DE PASSAGE STRATÉGIQUES



LE POINT SUR DEUX NOTIONS : DÉTROITS ET ISTHMES



ACTIVITÉ

6. À l'aide de vos observations sur *Shipmap.org*, choisissez parmi ces quatre propositions de titre celui qui convient le mieux à chacun des deux schémas :

- Un détroit, une bande de mer étroite ● Un isthme, une bande de mer étroite
- Un détroit, une bande de terre étroite ● Un isthme, une bande de terre étroite

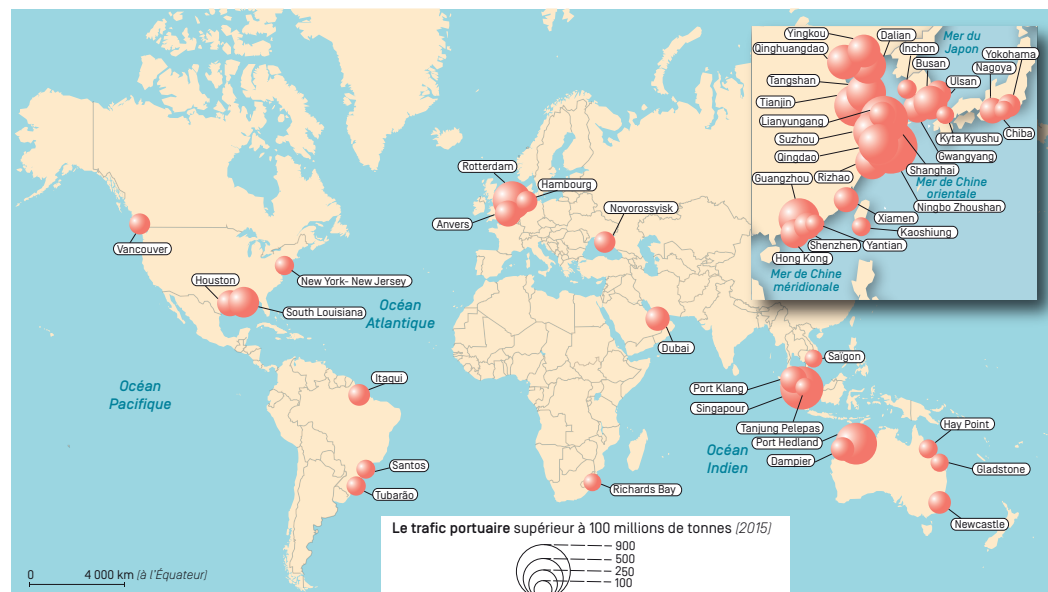
Schéma 1: Un détroit, une bande de mer étroite/Schéma 2: Un isthme, une bande de terre étroite

Pour aller plus loin

Passages stratégiques du trafic maritime, les détroits et les canaux sont essentiels à la navigation. La quasi-totalité du trafic mondial transite par quelques points de passage stratégiques. Reuters propose un webreportage sur les problèmes de congestion sur ces points très spécifiques et hautement stratégiques du réseau maritime mondial. Une ressource en anglais, mais des images particulièrement intéressantes que l'on pourra présenter aux élèves.

Thomson Reuters Eikon. By Simon Scarr, Jin Wu | REUTERS GRAPHICS

Lien direct : <http://fingfx.thomsonreuters.com/gfx/rngs/1/1253/1888/index.html>

PORTS ET FAÇADES MARITIMES, DES INTERFACES TERRE/MER**DOC. 5 – LE TRAFIC PORTUAIRE****ACTIVITÉ****7. Tâche cartographique : à l'aide des documents 2 et 3...**

a. Localisez et nommez sur votre fond de carte vierge, à l'aide d'un figuré ponctuel de votre choix (rond, carré, triangle, etc.), les vingt premiers ports terminaux à conteneurs [Doc. 6]. Complétez la légende.

b. Entourez, à l'aide d'un figuré linéaire de votre choix, les trois principales façades maritimes* et nommez-les sur votre fond de carte. Complétez la légende.

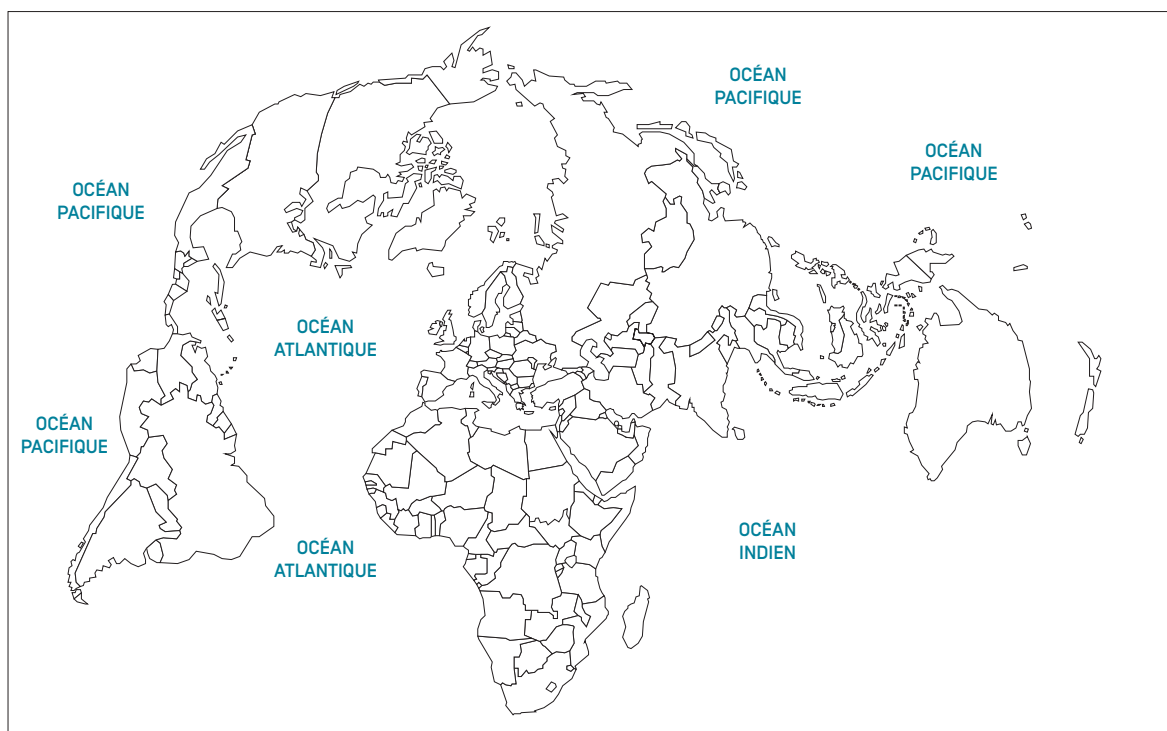
Amérique du NE – Northern Range – Asie orientale

c. Quel lien pouvez-vous établir entre la localisation des façades maritimes et celle des principaux pôles commerciaux ?

Les trois principales façades maritimes constituent les interfaces des trois principaux pôles commerciaux mondiaux.

*** Façade maritime :** zone littorale qui regroupe des ports jouant un rôle d'interface entre un espace continental qui correspond à leur arrière-pays et l'avant-pays maritime.

Source : Documentation photographique n° 8104.



DOC. 6 – LES VINGT PREMIERS PORTS POUR LE TRAFIC DE CONTENEURS EN 2013 (EN EVP)

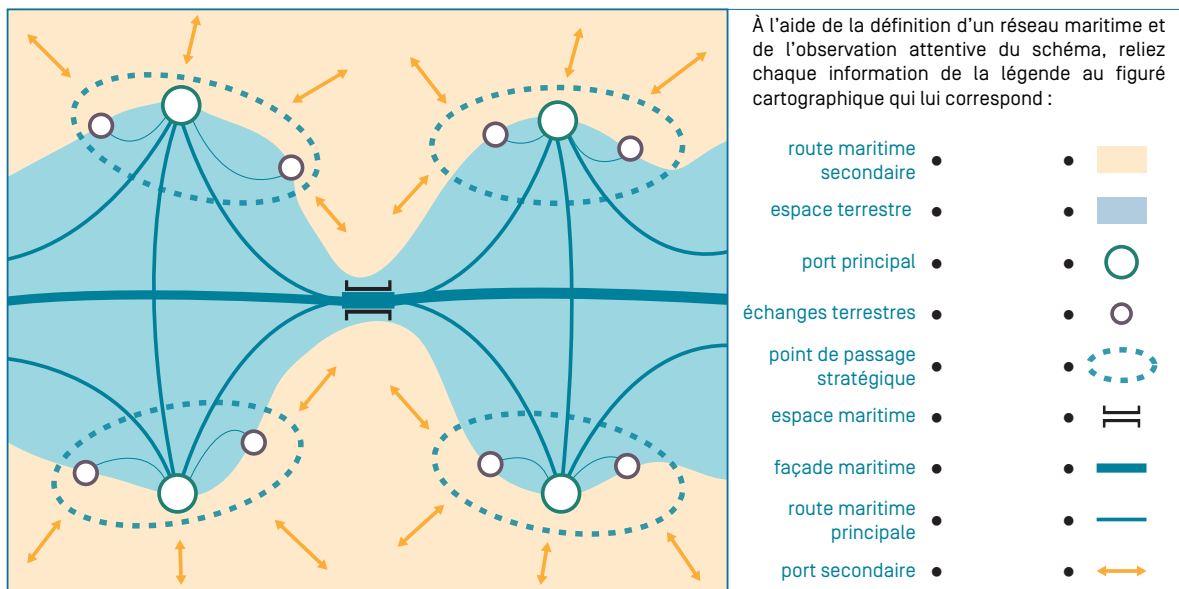
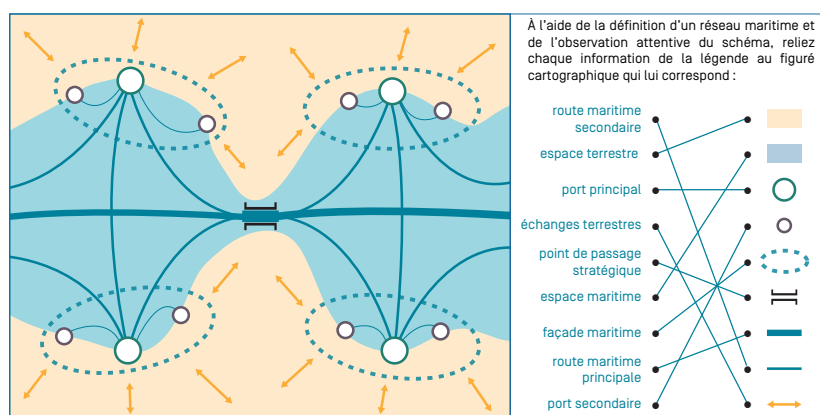
RANG	NOM DU PORT	2013	RANG	NOM DU PORT	2013
1	Shanghai (Chine)	36 617 000	11	Rotterdam (Pays-Bas)	11 621 000
2	Singapour (Singapour)	32 600 000	12	Port Kelang (Malaisie)	10 350 000
3	Shenzhen (Chine)	23 279 000	13	Dalian (Chine)	10 015 000
4	Hong Kong (Chine)	22 352 000	14	Kaohsiung (Taiwan)	9 938 000
5	Busan (Corée du Sud)	17 686 000	15	Hambourg (Allemagne)	9 258 000
6	Ningbo (Chine)	17 351 000	16	Long Beach (États-Unis)	8 730 000
7	Qingdao (Chine)	15 520 000	17	Anvers (Belgique)	8 578 000
8	Guangzhou (Chine)	15 309 000	18	Xiamen (Chine)	8 008 000
9	Jebel Ali (Dubai)	13 641 000	19	Los Angeles (États-Unis)	7 869 000
10	Tianjin (Chine)	13 000 000	20	Tanjung Pelepas (Indonésie)	7 628 000

Source : CNUCED, Étude sur les transports maritimes 2014. Nations Unies, août 2015.

LE POINT SUR LA NOTION DE RÉSEAU

Réseau maritime

Ensemble de routes qui portent des flux d'échanges. Le réseau est formé de nœuds (détroits, canaux, ports) qui constituent des lieux stratégiques où se concentrent les flux.

DOC. 7**CORRIGÉ**

La maritimisation croissante des économies et leurs conséquences territoriales

SÉANCES 4 ET 5	LE COMMERCE MARITIME, UN POIDS CROISSANT ET DES COÛTS EN BAISSÉ	Problématique élèves : Comment expliquer la domination de la voie maritime sur le transport de marchandises et quelles sont ses conséquences territoriales ?
-------------------	---	---

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DES SÉANCES 4 ET 5

Après avoir observé depuis la mer, décrit et localisé dans une première grande partie, les élèves sont invités à analyser et expliquer les raisons de la maritimisation croissante des économies et à en comprendre les conséquences sur les territoires, notamment littoraux, condamnés à se transformer pour demeurer compétitifs à l'échelle mondiale. La mondialisation en effet met les territoires en concurrence, favorisant les espaces développés en situation de nœuds de communication, d'interface, particulièrement les grandes métropoles littorales.

COMPÉTENCES ATTENDUES

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques.
- Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués.
- Analyser et comprendre un document.
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie.

MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves en binômes analysent quelques documents, réalisent des tâches cartographiques, et sont amenés au final à rédiger un article de presse qui répondra à la problématique de départ.

SUPPORTS ET DÉROULÉ

VOCABULAIRE

Conteneurisation : La conteneurisation consiste à mettre en « boîte » des marchandises diverses afin de les transporter plus efficacement dans des conteneurs standardisés de 20 ou 40 pieds de long (6 et 12 mètres) bien empilés sur des porte-conteneurs. La conteneurisation a facilité le chargement et le déchargement des navires ainsi que la multimodalité. La durée moyenne des escales de porte-conteneurs est d'environ huit heures ; contre trois à quatre jours de manutention pour un cargo classique.

Littoral : Interface entre la terre et la mer.

Maritimisation : La maritimisation est un processus d'accroissement des échanges internationaux par voie maritime qui s'accélère depuis les années 1970. L'abaissement du coût et des temps du transport maritime est à l'origine du binôme maritimisation/mondialisation des échanges. Le gigantisme des navires et la révolution du conteneur en sont les outils techniques décisifs.

Source : Géoconfluences, 2014.

Multimodal : Transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport.

DOC. 1 – LA RÉVOLUTION DU CONTENEUR

Grâce à une boîte métallique qui peut passer aisément d'un bateau à un camion, d'un train à une péniche, la mondialisation du commerce bénéficie de coûts de transport très bas. La mise en boîte du commerce mondial a émergé dans les années 1960 pour s'imposer magistralement aujourd'hui. À partir de ce contenant standard, on peut tout transporter, ou presque, partout, sur mer et sur terre. La boîte métallique de 20 ou 40 pieds [un peu moins de 6,1 et 12,2 mètres] s'adapte à tous les supports : la cale d'un navire ou d'une péniche, le wagon d'un train, la remorque d'un camion. Son contenu y est chargé au départ chez le vendeur et vidé à l'arrivée chez le client. Il n'y a entre-temps aucune manipulation de la marchandise, seulement de la « boîte » métallique qui la protège et la transporte.

Son premier avantage : le conteneur ne cesse de faire baisser le coût du transport maritime. Pour acheminer un conteneur de Shanghai au Havre sur 8 700 kilomètres, il en coûte le même prix ou presque que pour aller du Havre à Paris [200 kilomètres] en camion.

Pourquoi ? Parce que les navires sont de plus en plus grands et que cette taille progresse de manière exponentielle par rapport aux coûts d'exploitation. Pour conduire un navire de très grande taille, il faut une trentaine de marins, pas beaucoup plus que pour un plus petit. Et pour le faire avancer, il faut plus de fioul, certes, mais pas dans les mêmes proportions que l'augmentation de taille, loin de là. Car côté taille, les progrès sont absolument gigantesques.

Poirier-Coutansais Cyrille [dir.], *La Terre est bleue. Atlas de la mer au XXI^e siècle*, Les Arènes, p. 26-27, 2015.

DOC. 2 – LE PORTE-CONTENEURS KERGUELEN DE LA COMPAGNIE CMA CGM

Copyright CMA CGM – Le CMA CGM Kerguelen au Havre

Source : <https://www.cma-cgm.fr/Accueil>News&Media>Mediatheque>

Lien direct : <https://www.cma-cgm.fr/media/mediatheque>

DOC. 3 – CLASSEMENT MONDIAL DES COMPAGNIES DE TRANSPORT CONTENEURISÉ

En capacité d'evp (1 evp = 1 conteneur de 20 pieds), avril 2015.

RANG	COMPAGNIE	NATIONALITÉ	CAPACITÉ DE TRANSPORT [millions evp]
1	Maersk	Danemark	2 950
2	MSC	Suisse	2 550
3	CMA CGM	France	1 710
4	Evergreen	Taiwan	965
5	Hapag-Lloyd	Allemagne	948
6	COSCO	Chine	816
7	CSCL	Chine	722
8	Hanjin	Corée du Sud	630
9	MOL	Japon	605
10	Hamburg Süd	Allemagne	576

Tourret Paul, « CMA CGM, fleuron français de la conteneurisation », *ISEMAR Note de Synthèse*, n° 173, Nantes – Saint-Nazaire, mai 2015.

DOC. 4 – UN TERMINAL CONTENEURS DANS LE PORT DE SINGAPOUR

Source : <https://pixabay.com/fr/port-navires-grues-charge-675539/>

CC0 Public Domain – Libre pour usage commercial – Pas d'attribution requise, 2014.

DOC. 5 – LE CANAL DE PANAMA, UNE INFRASTRUCTURE MARITIME TRANSFORMÉE POUR RECEVOIR LES PLUS GROS NAVIRES

Source : <https://pixabay.com/fr/panama-canal-de-panama-serrures-1286151/>

CC0 Public Domain – Libre pour usage commercial – Pas d'attribution requise, 2013.

DOC. 6 – YANGSHAN, UN PORT EN EAU PROFONDE À SHANGHAI

En 2004 débute l'activité du port de Yangshan. Situé au large, c'est un port en eau profonde, capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs qui font plus de 400 mètres de long, 50 mètres de large et sont dotés de tirants d'eau supérieurs à 16 mètres.

Prenant appui sur des îles, les terminaux ont été construits par remblaiement pour dégager à la fois les kilomètres de quais nécessaires à l'accueil des navires, mais aussi les surfaces de terminaux pour le stockage des conteneurs à l'export ou à l'import. Plus de 25 millions de conteneurs peuvent être manutentionnés chaque année dans ce port. Il est relié par un pont routier de 32 km à la terre ferme. Sur cette rive, située au sud de Shanghai, de nouvelles zones logistiques et industrielles sont en cours de développement et participent à la périurbanisation.

Il y bénéficie d'une position centrale tout en prenant appui sur la puissance de son arrière-pays manufacturier*, mais aussi sur celle, immense et en devenir, des provinces intérieures chinoises. Et ce d'autant plus que le fleuve Yangzi offre une voie de navigation vers ces dernières.

Frémont Antoine et Frémont-Vanacore Anne, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique*, n° 8104, La Documentation française, mars-avril 2015.

*** Arrière-pays manufacturier :** l'arrière-pays est défini par les espaces terrestres qui échangent avec un port. Dans la région de Shanghai, cet arrière-pays est un lieu de production industrielle de marchandises (manufacturier) très puissant.

DOC. 7 – TRANSPORT MARITIME, MÉTROPOLISATION ET MONDIALISATION

Au sein des métropoles d'Asie orientale, le transport maritime et le développement portuaire sont des facteurs de métropolisation. À titre d'exemple, Singapour a fortement augmenté dans son positionnement à l'international grâce à son port, même si ce dernier n'est plus aujourd'hui qu'un élément parmi d'autres de la métropolisation singapourienne. Dubaï suit le même modèle de développement avec une grande compagnie, manutentionnaire de conteneurs, appelée Dubaï Ports, qui permet à cet émirat de devenir pour la région un hub portuaire de premier rang. Dubaï Ports détient des terminaux à conteneurs dans le monde entier, comme à Anvers. La compagnie Emirates joue le même rôle au niveau aérien : le transport est donc bien un outil de la projection et de l'ouverture sur le monde de l'économie des métropoles.

En Europe, la situation est plus intermédiaire. Les métropoles sont plus intérieures, et il y a une concurrence entre les deux façades maritimes (méditerranéenne et de la mer du Nord). Le cœur du système s'inscrit dans les ports de la façade maritime du Nord, la Northern Range, qui permet d'alimenter la mégapole européenne.

D'après Frémont Antoine, Café géographique de Chambéry-Annecy, 25 février 2015.

ACTIVITÉ**2.1. Le commerce maritime, un poids croissant et des coûts en baisse****1. Docs. 1, 2 et 4 – Pourquoi le conteneur a-t-il favorisé le transport multimodal* ?**

Le conteneur a une dimension standard qui s'adapte à tous les supports de transport : cale d'un navire ou d'une péniche, wagon d'un train, remorque d'un camion. Il favorise ainsi le transport multimodal.

2. Docs. 1, 2 et 4 – Relevez plusieurs raisons qui expliquent que le transport maritime, notamment par conteneurs, est économiquement le plus intéressant.

- La conteneurisation procure des gains de temps et de productivité à quai (aucune manipulation de la marchandise, mécanisation portuaire).
- L'augmentation de la taille des navires permet d'importantes économies d'échelles, baissant au final les coûts de transport (plus de marchandises transportées pour un même coût).

3. Docs. 2 et 3 – Dans quelle région du monde sont situés les sièges des principales compagnies de transport par conteneur ? Quelle compagnie est de nationalité française et à quel rang se situe-t-elle dans la hiérarchie mondiale ?

Les trois premiers opérateurs maritimes mondiaux sont européens : Maersk, MSC, CMA CGM. L'armateur français CMA CGM dont le siège social est à Marseille constitue la troisième compagnie mondiale de transport maritime par conteneur.

2.2. Les ports : des aménagements pour relier terre et mer**4. Docs. 1 à 6 – Quels aménagements portuaires sont nécessaires pour permettre le développement du commerce maritime ?**

On attend : des quais, des bassins en eau profonde, des grues ou portiques de levage, des terminaux pour le stockage des conteneurs, des matières premières (vrac), des canaux, etc.

4. Doc. 6 – Pourquoi l'arrière-pays renforce-t-il la puissance du port de Yangshan à Shanghai ?

L'activité commerciale du port de Yangshan à Shanghai est animée par son arrière-pays qui compte de très nombreuses industries manufacturières dont les productions sont exportées dans le monde entier.

5. Docs. 3 et 7 – Comment les espaces maritimes participent-ils à la métropolisation du monde ? Illustrez votre réponse par un exemple précis.

Singapour ou Dubaï sont deux métropoles dont le développement repose aujourd'hui en grande partie sur l'attraction de leurs espaces portuaires dans le réseau des échanges maritimes mondiaux.

Production finale : *Le Marin*, hebdomadaire des gens de mer et de l'économie maritime, souhaite publier un article expliquant la domination de la voie maritime sur le transport de marchandises et ses conséquences territoriales. Pour y répondre, vous rédigerez un article de presse d'une vingtaine de lignes sur une page A4 que vous illustrerez de deux photographies choisies après réflexion.

2.3. Les conséquences de la maritimisation du monde sur les États-Unis ou sur la région d'Afrique (deux séances)

La transformation des territoires par la mondialisation met en lumière toute l'importance du processus de maritimisation. Pour l'illustrer, il est tout à fait envisageable de proposer la découverte de deux ensembles régionaux à ce moment de la séquence. Plutôt que de multiplier les exemples de façades maritimes, il est possible de traiter les conséquences de la maritimisation de l'économie aux États-Unis et en Afrique. Ainsi le thème 2 et le thème 3 au programme seraient filés et intégrés dans cette grande séquence sur un monde maritimisé. Un croquis à l'échelle régionale pour chacun de ces ensembles mettra en perspective l'impact de la mondialisation sur ces territoires et leurs dynamiques.

La maritimisation croissante des économies et leurs conséquences territoriales

SÉANCE 6
ou à proposer
de manière
filée

**MISE EN PERSPECTIVE :
RÉALISATION D'UN CROQUIS
DE GÉOGRAPHIE**

Problématique élèves : Comment expliquer la domination de la voie maritime sur le transport de marchandises et quelles sont ses conséquences territoriales ?

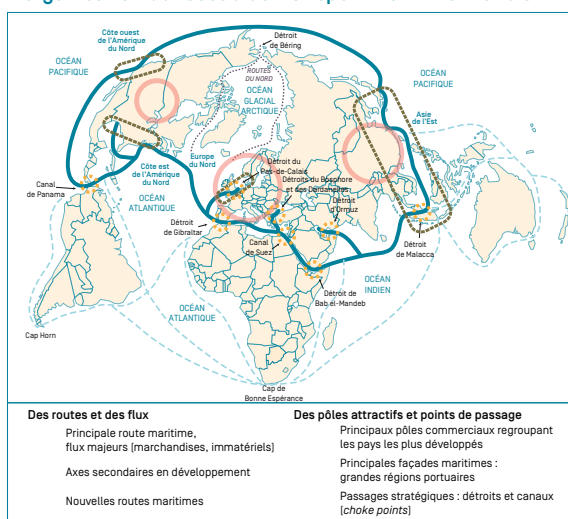
MODALITÉS DE TRAVAIL

Les élèves, seuls ou en binômes, reprennent les informations géographiques recueillies depuis le début de la séquence pour réaliser un croquis de synthèse. En fonction des objectifs pédagogiques, du niveau des élèves, du temps imparti pour l'activité, il est possible de choisir une des quatre propositions de croquis suivantes.

La mise en perspective offrira au professeur un temps de reprise où les notions cartographiées pourront être réexpliquées, les repères spatiaux fondamentaux réinvestis. Le croquis constitue une trace écrite suffisante, mais il sera toujours possible de l'accompagner d'un autre support de synthèse : texte ou carte mentale notamment. **Il est également possible de réaliser le croquis de manière filée depuis le début de la séquence.**

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 1

L'organisation du réseau de transport maritime mondial

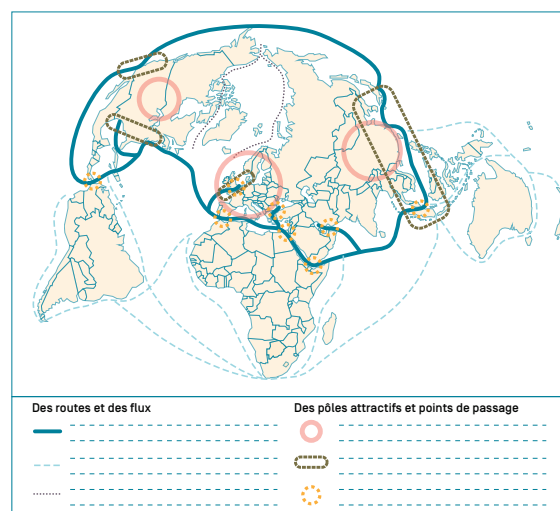


Objectif : Simple exercice d'identification des éléments cartographiés à relier graphiquement aux informations textuelles de la légende. La maîtrise du langage cartographique est ainsi travaillée.

Difficulté : - -

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 2

Titre :

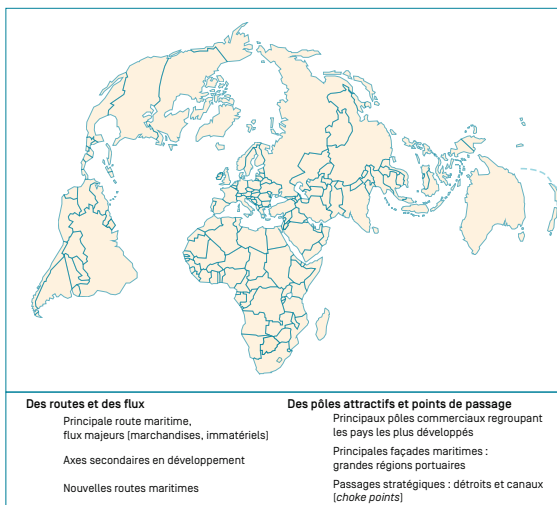


Objectif : Les élèves doivent traduire par un texte en légende les informations cartographiques représentées sur le fond de carte.

Difficulté : -

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 3

Titre :

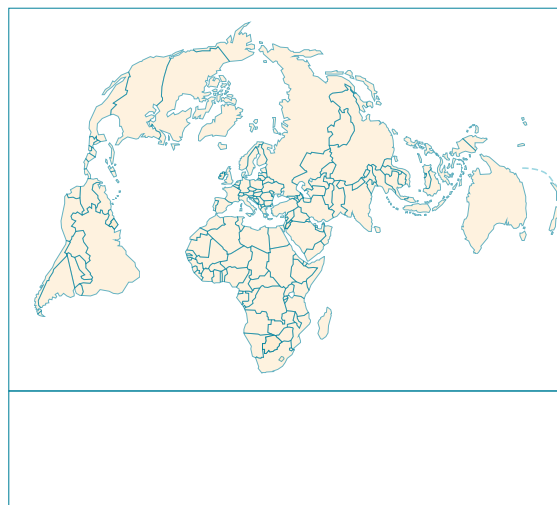


Objectif : Les élèves doivent choisir un figuré cartographique pour chaque information organisée en légende. Puis le fond de carte est réalisé et les informations cartographiées.

Difficulté : + +

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 4

Titre :



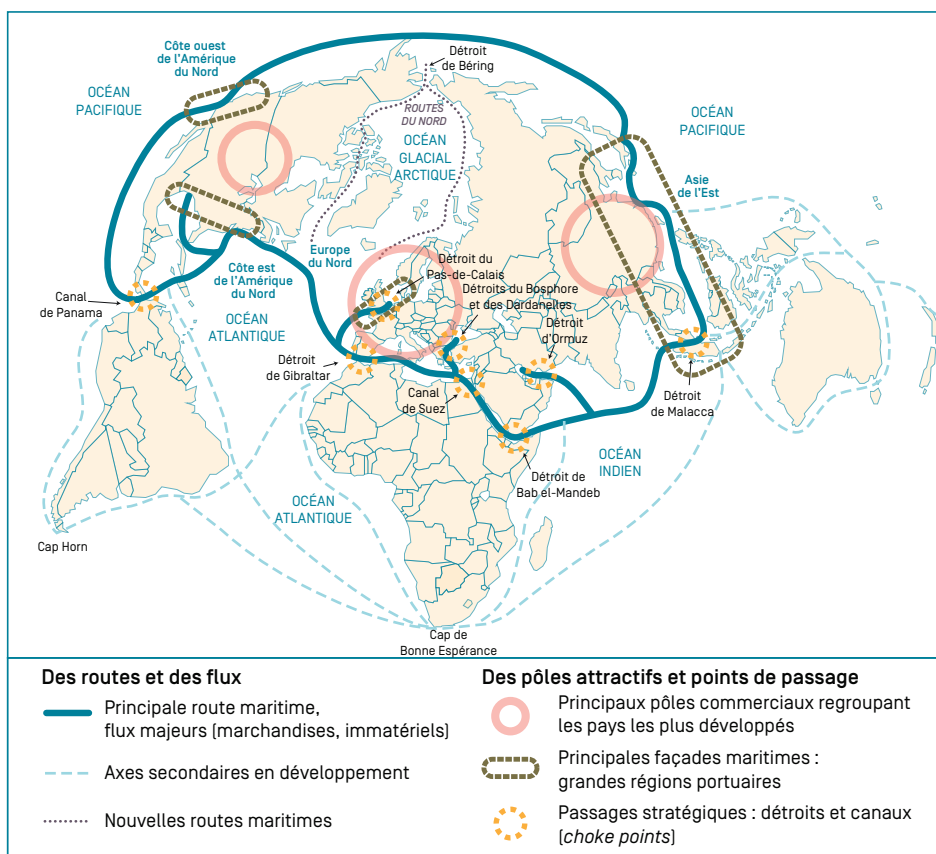
Objectif : Les élèves en situation complexe sont invités à réaliser un croquis dans son intégralité.

Consigne : « En vous aidant de toutes les informations géographiques recueillies depuis le début de la séquence, réalisez un croquis de géographie montrant l'organisation du réseau de transport maritime mondial. »

Difficulté : + + + +

CROQUIS FINAL PROPOSÉ

L'organisation du réseau de transport maritime mondial



Appropriation, exploitation, préservation : les enjeux des espaces maritimes

SÉANCES 7 ET 8	RÉALISATION D'UNE AFFICHE SUR LES ENJEUX MARITIMES	Problématique élèves : Comment, dans un contexte de mondialisation des économies, les espaces maritimes sont-ils exploités, appropriés et gérés par les sociétés ?
-------------------	---	---

OBJECTIF

Réaliser une production graphique (affiche) qui sera présentée à l'oral par chacun des groupes.

ORGANISATION DES DEUX SÉANCES ET MODALITÉS DE TRAVAIL

Temps 1 : constitution des groupes de quatre élèves, distribution de la consigne et des dossiers thématiques. Prise de connaissance du travail à effectuer et du déroulé. Chaque élève du groupe de départ prend connaissance des quatre thématiques à étudier et s'attribue l'un des quatre dossiers, en concertation avec l'ensemble du groupe de départ.

Temps 2 : travail en groupes d'experts. Chaque élève responsable d'une thématique rejoint les autres élèves travaillant sur le même thème. Les élèves analysent les documents et rédigent un développement argumenté qui viendra enrichir l'affiche finale.

Temps 3 : retour en groupe de départ. Temps de mutualisation pendant lequel chacun des quatre élèves, sans ses notes, présente à l'oral les fruits de ses recherches aux trois autres membres du groupe de départ. Les élèves entreprennent alors au brouillon la maquette de leur affiche. Les titres sont construits de manière collaborative. L'affiche pourra être conçue et réalisée à l'aide d'outils numériques. Une recherche d'images complétera la rédaction et devra faire l'objet d'une justification éditoriale présentée en légende.

Temps 4 : les sept groupes (maximum) présenteront en quelques minutes leur travail au reste de la classe. On pourra proposer aux élèves une grille d'évaluation composée de quelques critères précis, afin que chacun puisse évaluer les productions finales.

SUPPORTS DE TRAVAIL

Les élèves disposent d'un dossier de trois à quatre documents et d'un tableau d'extraction d'informations commun.

Les élèves remplissent la ligne du tableau correspondant à leur dossier. La prise de notes pendant les exposés viendra compléter la suite du tableau.

Consigne : Extraire les informations brutes des documents sans faire de phrase	Localisation des espaces maritimes concernés	Quels acteurs sont au cœur de cet enjeu ? (États, entreprises, organisation régionale, internationale, etc.)	Quelles exploitations par les hommes ? Quelles conséquences environnementales ?	Quels sont les problèmes rencontrés, les évolutions, les solutions proposées, les enjeux pour l'avenir ?
THÈME 1 Des enjeux géopolitiques : l'exemple de la mer de Chine				
THÈME 2 Des enjeux énergétiques : l'exploitation offshore				
THÈME 3 Des enjeux économiques : la gestion européenne des ressources de poissons				
THÈME 4 Des enjeux environnementaux globaux : une pollution sans frontières				

Rédigez une synthèse du thème dont vous êtes responsable (vingtaine de lignes) :

[illegible]

THÈME 1 – DES ENJEUX GÉOPOLITIQUES : L'EXEMPLE DE LA MER DE CHINE

DOC. 1 – LA CHINE CONSTRUIT DES ÎLES ARTIFICIELLES POUR REVENDIQUER DES ZONES MARITIMES

La Chine est en train d'agglomérer des milliers de tonnes de terre sur un récif corallien afin de le transformer en piste d'atterrissage. L'objectif : asseoir sa domination sur une zone stratégique très disputée, la mer de Chine.

Jusqu'à présent, la majeure partie de l'île de Fiery Cross, ou Yongshu, en Chinois, se trouvait sous l'eau, à l'exception de quelques rochers. Des images satellites, analysées par des experts anglo-saxons de l'IHS, ont montré que depuis quelques mois, des navires chinois rassemblent les sédiments sur la barrière de corail, afin de faire émerger des eaux une piste de 3 000 mètres de long sur 300 mètres, au plus, de large. Un port, à l'est de l'île, serait également en train d'être créé pour « accueillir des pétroliers ou de grands navires de guerre », selon les experts de l'IHS.

Yongshu est située dans l'archipel des Spratleys, un territoire en plein milieu de la mer de Chine dont les récifs confettis, d'une superficie totale de 5 km², sont répartis sur une zone de 410 000 km². Cette zone, inconnue du grand public, est d'un intérêt géostratégique majeur. Elle est le point de passage entre l'océan Indien et l'océan Pacifique et permet la communication de l'Europe et de l'Asie orientale. Près d'un tiers du trafic maritime commercial du monde y passe, 90 % de celui de la Chine. La Corée du Sud, le Japon et Taïwan y font transiter plus de la moitié de leurs ressources énergétiques. Si les éventuelles réserves de pétrole semblent pour le moment limitées, celles de gaz semblent au contraire très importantes : la zone pourrait comporter 13 % des réserves mondiales, selon le rapport du ministère de la Défense.

Outre l'évidente menace que représente la militarisation chinoise, la création de cette nouvelle terre vient asseoir la revendication de souveraineté chinoise : au regard du droit international, l'attribution d'une zone économique exclusive* est déterminée par la possession d'un territoire côtier.

D'après *Le Figaro*, 10 février 2015.

<http://www.lefigaro.fr/international/2015/02/10/01003-20150210ARTF1G00266-la-chine-construit-des-iles-artificielles-pour-revendiquer-des-zones-maritimes.php>

* **Zone économique exclusive** : voir l'illustration proposée dans le « Point vocabulaire ».

DOC. 2 – REVENDICATIONS TERRITORIALES EN MER DE CHINE MÉRIDIONALE

Cécile Marin, « Batailles pour le partage de la mer de Chine méridionale. Imbroglio de revendications », *Le Monde diplomatique*, juin 2016

[En ligne] [http://www.monde-diplomatique.fr/rubriques/Cartes;Classement régional; Asie](http://www.monde-diplomatique.fr/rubriques/Cartes;Classement_régional;Asie)
http://www.monde-diplomatique.fr/cartes/mer_de_chine

AUTRE RESSOURCE CARTOGRAPHIQUE POSSIBLE

Yann Roche, « La mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-Est », *L'Espace politique* [En ligne], 21 | 2013-3, mis en ligne le 19 novembre 2013.

URL : <http://espacepolitique.revues.org/2780>

DOC. 3 – LA TENTATION DE LA TERRITORIALISATION DE LA MER

Le principe formulé par Grotius en 1604 dans son *Mare liberum* selon lequel la mer, res nullius, était un territoire international et que toutes les nations étaient libres de l'utiliser pour le commerce maritime, constitue encore le socle du droit maritime international actuel.

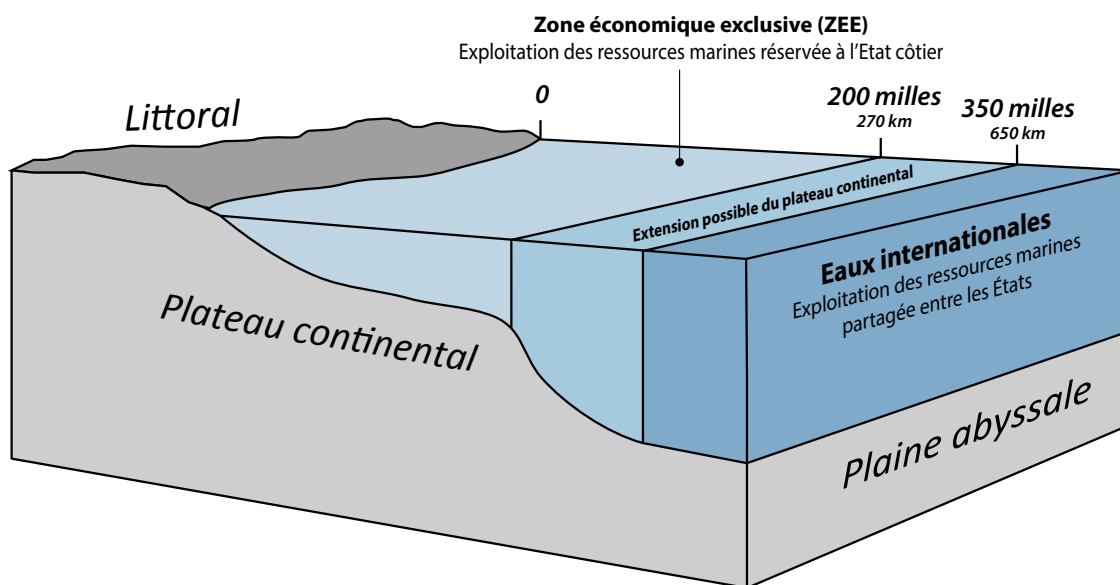
Cet équilibre a été remis en cause après la Seconde Guerre mondiale par certains pays en voie de développement tant pour des raisons d'ordre idéologique qu'économique, en raison notamment du progrès des techniques de pêche hauturière, du développement des exploitations pétrolières offshore puis des menaces croissantes sur l'environnement.

À titre d'exemple, chacun des pays riverains de la mer de Chine méridionale revendique l'ensemble de l'archipel des Spratleys et les eaux afférentes. Bien qu'inhabitables, pas moins de cinq États y ont placé des garnisons ravitaillées à partir du continent. Cet intérêt partagé s'explique officiellement par la possibilité de gisements de pétrole, mais tout autant par la position de ces îles sur la route maritime très fréquentée entre océan Indien et Chine ou Japon, qui relie onze des douze ports les plus importants de la planète.

En fait, les frontières maritimes sont devenues, bien plus que les frontières terrestres, sources de conflits potentiels.

Vice-amiral (2s) François Pézard, « Vous avez dit "onze millions de km" » ? », *La Revue maritime*, n° 492, Institut français de la Mer, décembre 2011.

POINT VOCABULAIRE



Le partage des espaces maritimes entre les États côtiers.

THÈME 2 – DES ENJEUX ÉNERGÉTIQUES : L'EXPLOITATION OFFSHORE

DOC. 1 – LE PÉTROLE EN GUYANE : NOUVEL ELDORADO POUR LE PÉTROLE ?

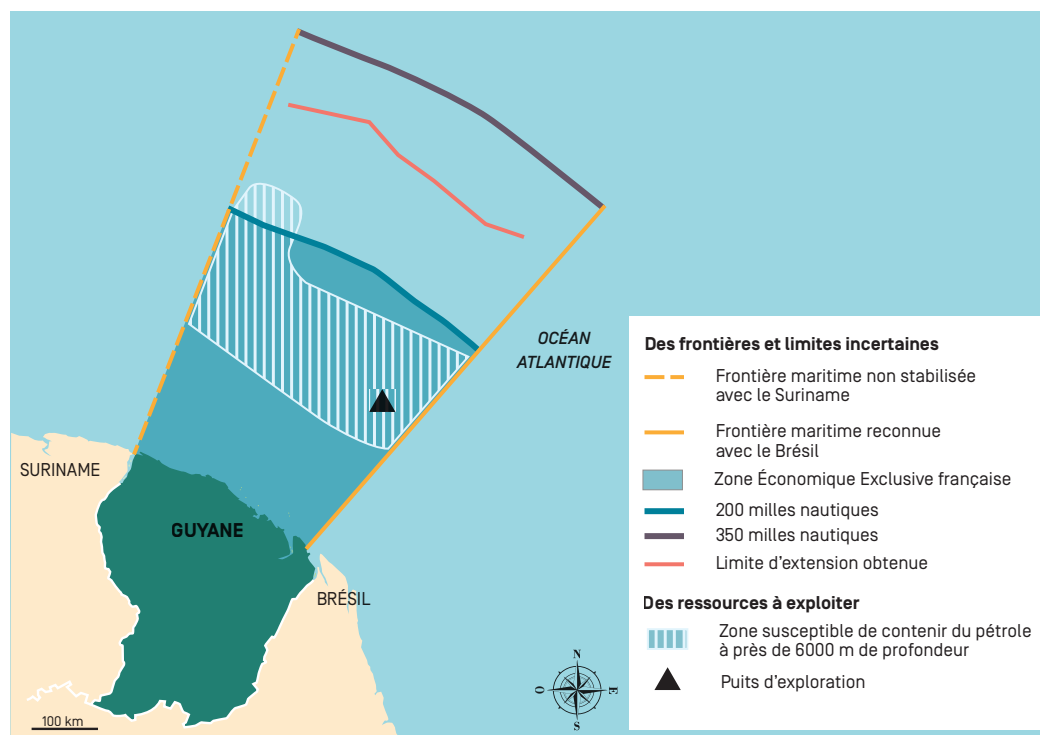
Depuis décembre 2011, la Guyane est devenue un lieu stratégique pour une éventuelle exploitation pétrolière.

L'exploration pétrolière au large de la Guyane est née des suites de la découverte d'hydrocarbures près des côtes brésiliennes, projetant le pays à la première place des puissances pétrolières. Les pétroliers ont alors poursuivi les recherches au large de l'Atlantique. Les permis d'exploitation des côtes guyanaises se sont alors partagés de telle façon que Shell détient 45 % des parts, Tullow Oil 27,5 %, Total 25 % et 2,5 % que se partagent Northern Petroleum et Wessex. Les permis de recherche couvrent 150 000 km² de la zone économique exclusive* guyanaise dont 33 300 km² où se trouve une partie de la Réserve naturelle nationale du Grand Connétable, sanctuaire de reproduction des oiseaux marins.

Cell'ie, IAE Poitiers, 14 janvier 2013.

* Zone économique exclusive [Z.E.E.] : voir l'illustration proposée dans le « Point vocabulaire ».

DOC. 2 – L'EXTENSION DU PLATEAU CONTINENTAL EN GUYANE



Quatre décrets publiés le 25 septembre 2015 au Journal Officiel fixent de nouvelles limites du plateau continental au large de la Guyane. Cette extension accroît les droits de la France sur les ressources du sol et du sous-sol marins au-delà des 200 milles nautiques. L'extension au large de la Guyane porte sur une superficie de 72 000 km².

DOC. 3 – L'EXPLOITATION PÉTROLIÈRE OFFSHORE



■ Zones d'exploitation de pétrole offshore

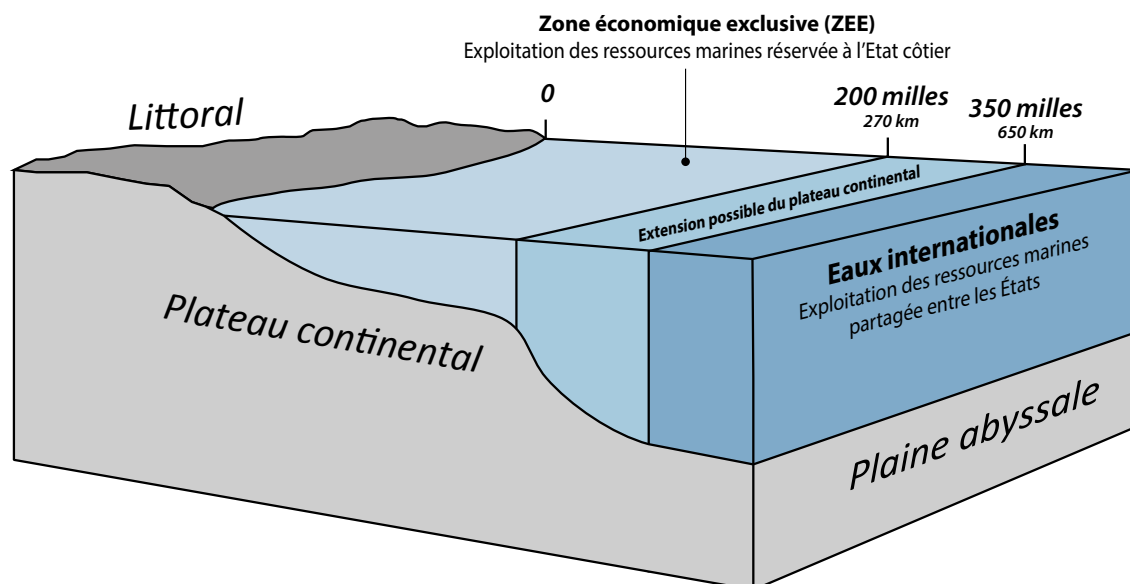
Sources : BP, Petroleum Economist

L'exploitation du pétrole offshore (2011)

DOC. 4 – LES ÉVOLUTIONS DES TECHNIQUES DE FORAGE PROFOND ET DE LA PRODUCTION DE PÉTROLE OFFSHORE ENTRE 2005 ET 2035

Source : Frémont Antoine et Frémont-Vanacore Anne, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique*, n° 8104, p. 61, *La Documentation française*, mars-avril 2015.

POINT VOCABULAIRE



Le partage des espaces maritimes entre les États côtiers

THÈME 3 – DES ENJEUX ÉCONOMIQUES : LA GESTION EUROPÉENNE DES RESSOURCES DE POISSONS

DOC. 1 – PÊCHE ET DIMINUTION DES RESSOURCES EN ATLANTIQUE DU NORD-EST

La forte hausse des captures depuis les années 1970 a entraîné une diminution importante des stocks* mondiaux de poissons et un déséquilibre des communautés vivantes dans de nombreuses zones de pêche. Cette érosion des stocks est amplifiée par la destruction ou la dénaturation des zones de reproduction et de nourricerie : estuaires, deltas, mangroves, marais littoraux. Les estuaires sont en effet très souvent le lieu d'implantation privilégiée de zones portuaires et d'industries destructrices des milieux naturels.

Pour lutter contre la diminution des stocks, l'Union européenne s'est dotée d'une politique commune de la pêche (PCP) dès janvier 1983. Des totaux admissibles de capture (TAC) qui fixent les quantités de poissons capturables par espèces et par zone de pêche, sont définis annuellement.

Parallèlement aux TAC, une limitation de l'effort de pêche peut aussi être appliquée localement (limitation du temps passé en mer pour les navires de pêche), afin de réduire les rejets et les captures illicites.

Depuis 2009, l'état des stocks de poissons dans les eaux atlantiques européennes et les eaux adjacentes s'est amélioré suite à la mise en place de TAC plus réduits et de plans à long terme qui ont permis aux stocks de certaines espèces de se reconstituer. Ainsi en 2013, 29 % d'entre eux sont considérés comme exploités à l'intérieur des limites biologiques de sécurité et 21 % sont toujours considérés comme étant en dehors de ces limites biologiques. La situation reste cependant inconnue pour la moitié des stocks.

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, Commissariat général au développement durable, 12 mai 2014.

<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/ar/319/1186/ressources-halieuistiques.html>

* **Stock** : On appelle stock un ensemble de poissons présentant les mêmes caractéristiques biologiques et réagissant de façon identique à l'exploitation.

DOC. 2 – LE BREXIT REDOUTÉ PAR LES PÊCHEURS¹

Et si le *Brexit* était fatal aux pêcheurs français dont la dépendance à l'égard des eaux britanniques est de l'ordre de 50 % ? Si les frontières nationales entre la France et le Royaume-Uni étaient rétablies, les pêcheurs ne pourraient plus travailler dans les eaux territoriales britanniques, réputées poissonneuses. Les traités européens garantissent, à l'heure actuelle, un droit illimité aux pêcheurs français en eaux anglaises, dans la Manche, mais aussi en mer du Nord, au large de l'Écosse.

Le secteur de la pêche — près de 8 000 emplois sur la façade nord, environ un milliard d'euros de chiffre d'affaires chaque année en France — devrait occuper une place centrale dans les négociations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne sur le *Brexit*. En cas d'échec des discussions, le scénario d'un *Brexit* strictement appliqué limiterait les droits de pêche des deux pays. Français et Britanniques sont souverains sur leur littoral, soit 6 milles marins (11,11 km). Au-delà, leur « zone économique exclusive* » serait réduite. Mais jusqu'à quel point ? La frontière se situerait-elle au milieu de la Manche ?

D'après Le Parisien Économie, 15 juillet 2016.

<http://l.leparisien.fr/s/NY6>

* **Zone économique exclusive** : voir l'illustration proposée dans le « Point vocabulaire ».

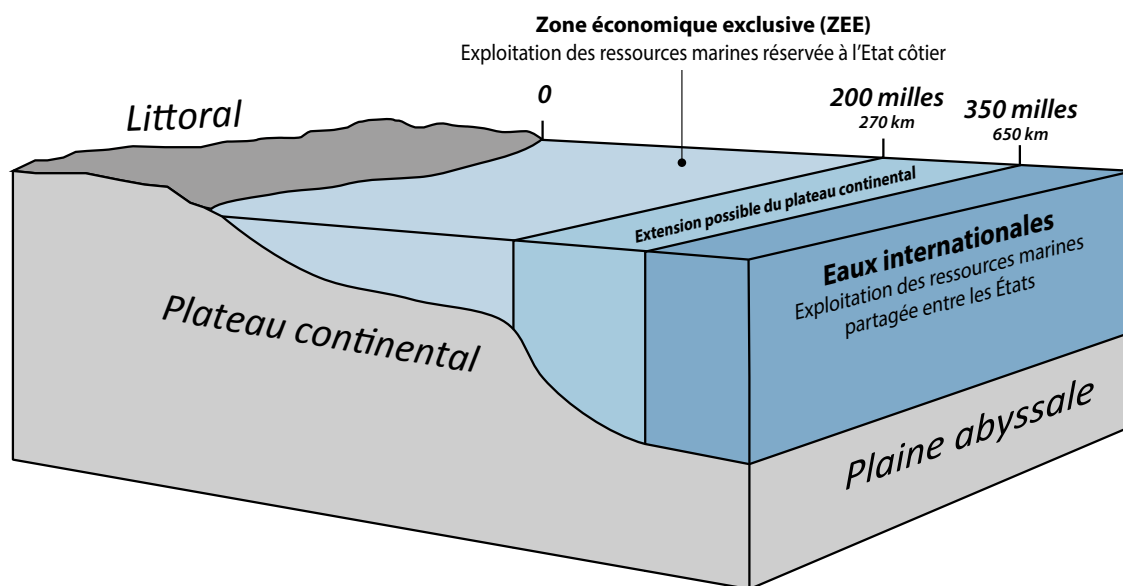
¹ une carte interactive du partage des eaux entre le Royaume-Uni et la France est disponible sur le site du journal Le Parisien à l'adresse indiquée en source.

DOC. 3 – LA PRODUCTION DE LA PÊCHE MARITIME PAR ZONE OCÉANIQUE EN 2011

Yvonne Bouvet, « De la mer à l'assiette : présentation de la filière halieutique dans le monde », *Géococonfluences*, 2014.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/de-la-mer-a-l2019assiette-presentation-de-la-filiere-halieutique-dans-le-monde>

POINT VOCABULAIRE



Le partage des espaces maritimes entre les États côtiers

THÈME 4 – DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX GLOBAUX : UNE POLLUTION SANS FRONTIÈRES

DOC. 1 – INFOGRAPHIE ET DONNÉES CLÉS SUR LE GREAT PACIFIC GARBAGE PATCH

Source : A. Frémont et A. Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique*, n° 8104, p. 57, *La Documentation française*, mars-avril 2015.

DOC. 2 – PLANISPHERE DE LOCALISATION DES VORTEX DE PLASTIQUES

« À l'assaut des grands vortex de déchets dans les océans », *Le Monde*, 15 mai 2015.

http://www.lemonde.fr/pollution/article/2015/05/15/a-l-assaut-des-grands-vortex-de-dechets-dans-les-océans_4634241_1652666.html

DOC. 3 – BARRAGE FLOTTANT POUR PROTÉGER HARBOUR ISLAND AUX BAHAMAS DE LA MARÉE NOIRE DU DEEPWATER HORIZON

This file is a work of a sailor or employee of the U.S. Navy, taken or made as part of that person's official duties. As a work of the U.S. federal government, the image is in the public domain.



Photographie U.S. Navy photo, 16 mai 2010.

DOC. 4 – OCÉANS ET CHANGEMENT CLIMATIQUE : UN ENJEU INTERNATIONAL

Les niveaux de dioxyde de carbone (CO₂) présent dans l'atmosphère sont en hausse du fait des activités humaines telles que l'utilisation de combustibles fossiles, et augmentent l'acidité de l'eau de mer. Ce processus est connu sous le nom d'acidification des océans. D'un point de vue historique, l'océan a absorbé près d'un quart de la totalité du CO₂ rejeté dans l'atmosphère par les êtres humains depuis le début de la révolution industrielle, entraînant une augmentation de 26 % de l'acidité des océans.

L'acidification des océans provoque une modification des écosystèmes et de la biodiversité marine. Elle peut compromettre la sécurité alimentaire et elle limite la capacité des océans à absorber le CO₂ émis par les activités humaines. L'impact économique de l'acidification des océans pourrait être considérable. Réduire les émissions de CO₂ est la seule façon de minimiser les risques à grande échelle sur le long terme. Les processus de l'ONU et les conventions internationales et régionales commencent à prendre en considération ce phénomène. Cependant, il n'existe encore aucun dispositif international ou financement adéquat pour s'attaquer spécifiquement à l'atténuation de l'acidification des océans ou à l'adaptation à ses effets.

Commission océanographique intergouvernementale de l'UNESCO (COI-UNESCO),
Acidification des océans. Résumé à l'intention des décideurs, 2013.

Appropriation, exploitation, préservation : les enjeux des espaces maritimes

SÉANCE 8	MISE EN PERSPECTIVE : RÉALISATION D'UN CROQUIS DE GÉOGRAPHIE	Problématique élèves : Comment, dans un contexte de mondialisation des économies, les espaces maritimes sont-ils exploités, appropriés et gérés par les sociétés ?
----------	--	---

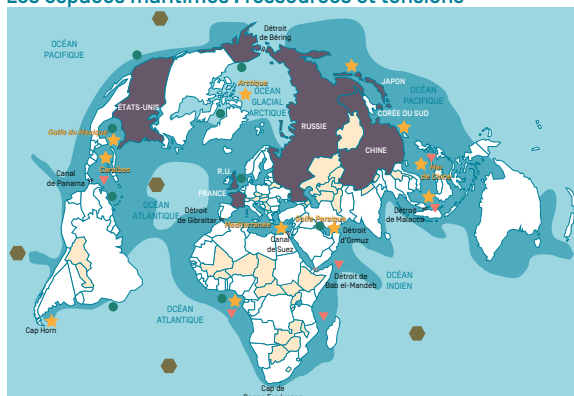
MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves, seuls ou en binômes, reprennent les informations géographiques recueillies depuis le début de la séquence pour réaliser un croquis de synthèse. En fonction des objectifs pédagogiques, du niveau des élèves, du temps imparti pour l'activité, il est possible de choisir une des quatre propositions de croquis suivantes.

À la suite des présentations orales des élèves, la mise en perspective offrira au professeur un deuxième temps de reprise où les notions cartographiées pourront être réexpliquées, les repères spatiaux fondamentaux réinvestis. Le croquis constitue une trace écrite suffisante, mais il sera toujours possible de l'accompagner d'un autre support de synthèse : texte ou carte mentale notamment, alimentés par la prise de notes des élèves pendant les exposés.

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 1

Les espaces maritimes : ressources et tensions



Des espaces exploités et fragiles

Principales zones de pêche fortement exploitées

Exploitation d'hydrocarbures offshore

Vortex : concentration de plastiques

Des espaces convoités sous tension

Principales puissances navales

États enclavés

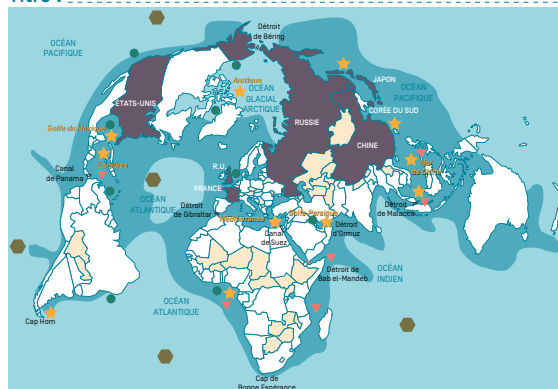
Tensions frontalières maritimes (ZEE, ressources marines)

Objectif : Simple exercice d'identification des éléments cartographiés à relier graphiquement aux informations textuelles de la légende. La maîtrise du langage cartographique est ainsi travaillée.

Difficulté : - -

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 2

Titre : _____



Des espaces exploités et fragiles



Des espaces convoités sous tension

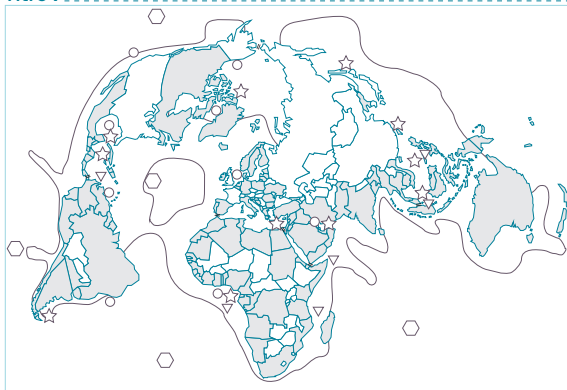


Objectif : Les élèves doivent traduire par un texte en légende les informations cartographiques représentées sur le fond de carte.

Difficulté : -

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 3

Titre :



Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche fortement exploitées
- Exploitation d'hydrocarbures offshore
- Vortex : concentration de plastiques

Des espaces convoités sous tension

- Principales puissances navales
- États enclavés
- Tensions frontalières maritimes (ZEE, ressources marines)

Objectif : Les élèves doivent choisir une couleur pour chaque figuré cartographique en légende. Puis le fond de carte déjà renseigné est réalisé. La toponymie est à indiquer.

Difficulté : + +

PROPOSITION PÉDAGOGIQUE 4

Titre :



Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche fortement exploitées
- Exploitation d'hydrocarbures offshore
- Vortex : concentration de plastiques

Des espaces convoités sous tension

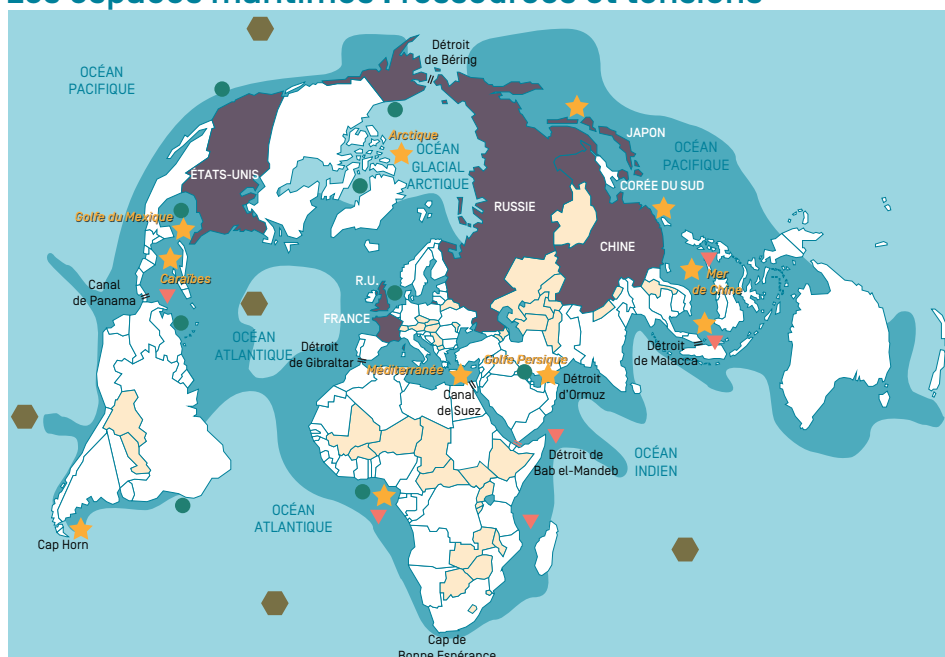
- Principales puissances navales
- États enclavés
- Tensions frontalières maritimes (ZEE, ressources marines)

Objectif : Les élèves doivent renseigner les informations textuelles de la légende. Proposer une couleur pour chacun des figurés. Le fond de carte déjà renseigné est réalisé. La toponymie est à indiquer.

Difficulté : + + +

CROQUIS FINAL PROPOSÉ

Les espaces maritimes : ressources et tensions



Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche fortement exploitées
- Exploitation d'hydrocarbures offshore
- Vortex : concentration de plastiques

Des espaces convoités sous tension

- Principales puissances navales
- États enclavés
- Tensions frontalières maritimes (ZEE, ressources marines)
- Principales zones de piraterie

ENSEIGNER LA MER :
DES ESPACES TRANSFORMÉS
PAR LA MONDIALISATION

L'adaptation du territoire des États-Unis aux nouvelles conditions de la mondialisation

CANOPÉ

L'adaptation du territoire des États-Unis aux nouvelles conditions de la mondialisation

SÉANCE 9	LES CONSÉQUENCES DE LA MARITIMISATION SUR LES TERRITOIRES D'UNE GRANDE PUISSANCE, LES ÉTATS-UNIS : L'EXEMPLE DE LA FAÇADE ATLANTIQUE	Problématique élèves : Comment la maritimisation favorise-t-elle le dynamisme de la façade Atlantique aux États-Unis ?
----------	--	---

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA SÉANCE 9

La puissance économique des États-Unis les amène à transformer leurs espaces pour mieux conserver leur position hégémonique. Les enjeux de concurrence territoriale imposés par la mondialisation accentuent le processus de littoralisation, renforçant la situation d'interface de la façade maritime du Nord-Est au détriment d'un arrière-pays souvent en reconversion.

COMPÉTENCES ATTENDUES

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques.
- Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués.
- Analyser et comprendre un document.
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie.

MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves en binômes analysent quelques documents, réalisent des tâches cartographiques, et sont amenés au final à rédiger un article de presse qui répondra à la problématique de départ.

SUPPORTS ET DÉROULÉ

DOC. 1 – POPULATION ET DENSITÉ DE POPULATION AUX ÉTATS-UNIS

(Goussot Michel) « Les États-Unis Société contrastée, puissance contestée », *Documentation photographique*, n° 8056, *La Documentation française*.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/cartes/demographie-et-peuplement/c000921-population-et-densite-de-population-aux-etats-unis>

DOC. 2 – LE DYNAMISME DU NORD-EST DANS LA GRANDE FAÇADE ATLANTIQUE

La façade atlantique des États-Unis

(Goussot Michel) « Les États-Unis Société contrastée, puissance contestée », *Documentation photographique*, n° 8056, *La Documentation française*.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/cartes/territoires-et-amenagement/c000922-la-facade-atlantique-des-etats-unis>

DOC. 3 – LE DYNAMISME DU NORD-EST DANS LA GRANDE FAÇADE ATLANTIQUE

Source : ISEMAR, Enjeux maritimes américains, complément cartographique à la Note de synthèse, n° 143, *Les États-Unis et la mer*, mars 2012.

<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/carte-isemar-66.pdf>

DOC. 4 – LES FLUX MARITIMES AMÉRICAINS

En 2009, les États-Unis étaient la troisième plus importante nation exportatrice de marchandises et la première importatrice et participent donc de manière capitale aux échanges internationaux. Même si les échanges avec les voisins mexicains et canadiens sont importants, la mer représente le vecteur principal du commerce extérieur américain.

Les États-Unis sont l'un des plus grands pays industriels avec un cinquième de la valeur ajoutée mondiale même si, depuis 2010, la Chine lui a ravi la première place. Le pays est le plus grand importateur de biens manufacturés conteneurisés, mais la dépendance des États-Unis aux biens manufacturés bon marché ou technologiques est équivalente à l'Europe. En 2011, les ports américains ont vu décharger environ 15 millions d'evp et charger 12 millions d'evp, l'Extrême-Orient représentant 60 % des origines (50 % pour la seule Chine) et 50 % des destinations.

ISEMAR, Note de Synthèse, n° 143, *Les États-Unis et la mer*, mars 2012.
<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-143.pdf>

DOC. 5 – LA MONDIALISATION RENFORCE L'ACTIVITÉ DES PORTS DE LA CÔTE EST DES ÉTATS-UNIS

Sur la côte Est des États-Unis, plusieurs ports cherchent à relancer leur activité en profitant des difficultés des ports pacifiques. Un premier défi pour eux est celui du manque de profondeur dans les chenaux d'accès, qui peut être résolu par des dragages, par exemple à New York, incapable d'accueillir les superpétroliers jusqu'à la fin 2009. [...] Une deuxième opportunité est l'accueil du trafic venu d'Asie du Sud et du Sud-Est (Inde, Malaisie, Singapour), sachant que la route de l'océan Indien et de l'Atlantique est plus rapide que celle du Pacifique, sans la contrainte de Panama. De nouveaux services Singapour – Malaisie – Inde – New York ont été mis en place par plusieurs armateurs. L'ouverture croissante de l'économie indienne à la mondialisation devrait renforcer l'intérêt des ports est-américains pour ce marché. Troisième opportunité, l'élargissement en cours des écluses du canal de Panama¹ qui devrait permettre à nouveau l'arrivée de gros porte-conteneurs ayant emprunté la route transpacifique. Quatrièmement, l'essor du Brésil est favorable aux ports du golfe du Mexique (Houston, New Orleans, Mobile, Gulfport, Biloxi) et de la côte Est. Enfin, la croissance de l'industrie automobile dans les États du Sud (usines japonaises et allemandes) devrait favoriser l'importation de pièces détachées et de véhicules semi-finis dans les ports atlantiques, en particulier Savannah et Charleston.

Boquet Yves, « Le port de Baltimore dans la compétition interportuaire aux États-Unis : entre déclin et stratégie de niche », *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 10 | 2011, mis en ligne le 1^{er} juin 2013.
 URL : <http://tem.revues.org/1115>

¹ Élargissement terminé et inauguré en juin 2016, après neuf ans de travaux. Le canal de Panama, long de 77 kilomètres entre les océans Pacifique et Atlantique, est accessible aux porte-conteneurs de 14 000 conteneurs. Pour rappel, l'itinéraire de New York à San Francisco en empruntant le canal de Panama est long de 9 500 km contre 24 500 en passant par le Cap Horn.

VOCABULAIRE

Littoralisation : Mouvement de concentration des hommes et des activités sur les parties littorales des continents. La littoralisation est liée à la mondialisation de l'économie, mais aussi à l'attractivité des littoraux en matière de tourisme ou de conditions de vie.

Façade maritime : Zone littorale qui regroupe des ports jouant un rôle d'interface entre un espace continental qui correspond à leur arrière-pays et l'avant-pays maritime.

Source : Documentation photographique n° 8104.

ACTIVITÉ**1. Docs. 1 et 2 - Quelles métropoles composent la Mégalopolis ? Montrez que ce document illustre le processus de littoralisation* du Nord-Est américain ?**

Boston/New-York/Philadelphie/Baltimore/Washington

Les densités de population sont plus importantes sur les littoraux américains, notamment au Nord-Est et au Sud-Ouest du territoire. La localisation des grandes métropoles laisse apparaître un poids important des espaces littoraux.

2. Docs. 1, 2, 3 et 5 - Montrez que la façade du Nord-Est est une porte majeure d'entrée et de sortie des échanges américains.

La façade du Nord-Est est une porte majeure pour les échanges américains, car elle est en position d'interface avec le cœur économique du pays, la manufacturing belt, et toute la région transfrontalière très active des Grands Lacs.

3. Doc. 2 - Quel moyen de transport permet de relier le port de New York à un arrière-pays qui s'étend jusqu'à Chicago ?

Les échanges maritimes sont très bien connectés aux réseaux de transports fluviaux qui étendent l'arrière-pays de la façade du Nord-Est jusqu'à Chicago via les Grands Lacs.

4. Doc. 4 - Comment expliquez-vous le dynamisme des échanges maritimes américains ?

Grande puissance commerciale, les États-Unis utilisent les espaces maritimes pour exporter et importer avec le monde entier. La mer constitue « le vecteur principal » du commerce américain et explique le dynamisme des échanges maritimes américains.

5. Doc. 5 - Quels sont les enjeux de maritimisation de l'économie mondiale pour les ports de la façade maritime du Nord-Est ?

- L'accueil du trafic venu d'Asie du Sud et du Sud-Est (Inde, Malaisie, Singapour), car la route de l'océan Indien et de l'Atlantique est plus rapide que celle du Pacifique.
- L'ouverture croissante de l'économie indienne à la mondialisation devrait renforcer l'intérêt des ports est-américains.
- L'élargissement des écluses du canal de Panama devrait permettre à nouveau l'arrivée de gros porte-conteneurs ayant emprunté la route transpacifique.
- L'essor du Brésil et favorable aux ports de la côte Est.

Conclure

En vous appuyant sur les informations extraites des documents, vous montrerez dans un paragraphe de quelques lignes que la mondialisation favorise le développement de la façade maritime du Nord-Est des États-Unis.

ENSEIGNER LA MER :
DES ESPACES TRANSFORMÉS
PAR LA MONDIALISATION

Les dynamiques d'un grand ensemble géographique africain

Les dynamiques d'un grand ensemble géographique africain

SÉANCE 10	LES CONSÉQUENCES DE LA MARITIMISATION SUR LES TERRITOIRES D'UN GRAND ENSEMBLE AFRICAIN APPARTENANT AUX « SUDS ». LES DYNAMIQUES DE L'AFRIQUE ORIENTALE DANS LA MONDIALISATION	Problématique élèves : Comment la maritimisation favorise-t-elle le dynamisme régional de l'Afrique de l'Ouest ?
-----------	---	---

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA SÉANCE 10

Mal positionnés dans la hiérarchie économique mondiale, les espaces africains n'en demeurent pas moins réellement insérés dans la mondialisation. De plus en plus autonome, l'Afrique poursuit la mise en valeur de ses nombreuses ressources agricoles, énergétiques et minières. Elle s'insère dans le processus de mondialisation en les exportant par les mers vers les pôles de production du monde entier. À l'échelle régionale de l'Afrique de l'Ouest, par exemple, cette maritimisation des économies africaines se traduit par des dynamiques et des inégalités territoriales.

COMPÉTENCES ATTENDUES

- Se repérer dans l'espace : construire des repères géographiques.
- Raisonner, justifier une démarche et les choix effectués.
- Analyser et comprendre un document.
- Pratiquer différents langages en histoire et en géographie.

MODALITÉ DE TRAVAIL

Les élèves en binômes analysent quelques documents, réalisent des tâches cartographiques, et sont amenés au final à rédiger un article de presse qui répondra à la problématique de départ.

SUPPORTS ET DÉROULÉ

DOC. 1 - MÉTROPOLES ET DENSITÉS DE POPULATION EN AFRIQUE DE L'OUEST

Source : Questions internationales : Le Sahel en crises (n° 58 novembre-décembre 2012)

[http://www.ladocumentationfrancaise.fr/Accueil;Cartes;Démographie et peuplement; Le Sahel, une zone de faible densité de population](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/Accueil;Cartes;Démographie%20et%20peuplement;Le%20Sahel,%20une%20zone%20de%20faible%20densité%20de%20population)

Lien direct : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/cartes/demographie-et-peuplement/c001452-le-sahel-une-zone-de-faible-densite-de-population>

DOC. 2 - LE TRAFIC DES CONTENEURS DANS LES PRINCIPAUX PORTS AFRICAINS

Complément cartographique de la Note de Synthèse n° 179, « Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains », avril 2016

<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/carte-isemar-77.pdf>

DOC. 3 – UNE RESSOURCE OFFSHORE : LE PÉTROLE DE L'AFRIQUE L'OUEST

Les réserves du golfe de Guinée demeurent relativement faibles, mais l'intérêt des pétroliers repose sur plusieurs facteurs.

La production a connu une forte croissance avec la découverte de gisements de taille importante dans l'offshore profond, notamment en Angola ou en Guinée équatoriale. Les perspectives demeurent encourageantes dans l'offshore de ces pays ainsi qu'au Nigeria ou dans la zone commune de développement du Nigeria et de Sao Tomé-et-Principe.

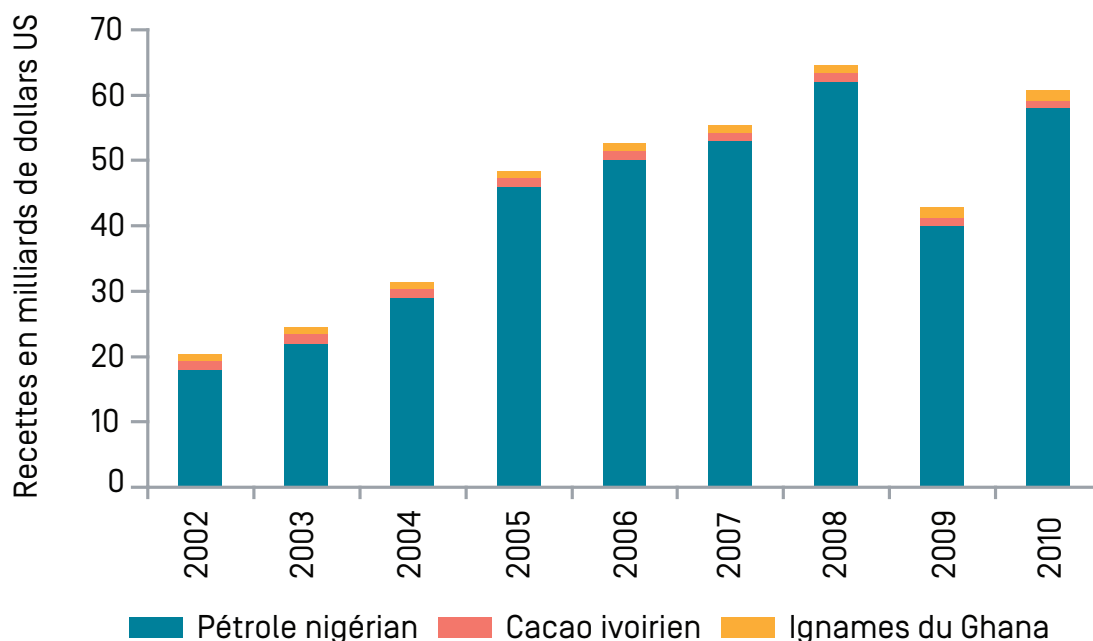
À l'exception du Nigeria, la production de ces pays a lieu presque exclusivement en offshore, ce qui garantit l'exploitation contre les risques politiques.

Les sites de production sont proches des centres de consommation aussi bien d'Amérique du Nord (une semaine de navigation) que d'Europe occidentale et les tankers ne doivent pas emprunter de zones dangereuses ou transiter par des détroits.

Le pétrole du golfe a été découvert à partir des années cinquante et les pays riverains qui sont institutionnellement fragiles et manquent de moyens financiers ou humains nécessaires n'ont jamais pris le contrôle intégral de la production. Le champ demeure ouvert pour les investisseurs étrangers, ce qui explique une part de l'attrait de la région.

La plus grosse part du pétrole du golfe de Guinée est exportée vers les États-Unis (90 Mt), l'Europe (50 Mt), la Chine (40 Mt contre 28 Mt en 2005) et l'Inde (17 Mt). Le potentiel de croissance de la zone intéresse les États-Unis qui y voient un moyen pour limiter leur relative dépendance vis-à-vis du golfe Persique. Le golfe de Guinée joue également un rôle important dans la stratégie de diversification des approvisionnements en hydrocarbures de Pékin qui y a fortement développé sa présence économique et politique.

Trioux Paul-François (Dir), Atlas géopolitique des espaces maritimes, Éditions Technip, Paris, 2010.

DOC. 4 – LES REVENUS DE DIVERS SECTEURS D'ACTIVITÉ EN AFRIQUE DE L'OUEST

Source : OPEP, FAO STAT

DOC.5 – LA PIRATERIE, UN FLÉAU QUI MENACE L'AFRIQUE

Dans le golfe de Guinée, dont les eaux baignent l'Afrique de l'Ouest, l'histoire est devenue presque banale. Cette route maritime très fréquentée est désormais la plus dangereuse de la planète, devant le golfe d'Aden. L'Europe et les États-Unis, dont environ 30 % des besoins pétroliers proviennent de la région, s'inquiètent ouvertement du phénomène.

C'est dans le delta du Niger, théâtre de rébellions depuis des décennies, qu'est née la piraterie locale ou d'où viennent encore la majorité des bateaux. Enhardis par les succès, les pirates, longtemps concentrés dans les seules eaux nigérianes, ont peu à peu étendu leur zone d'influence de la Côte d'Ivoire au nord, au Gabon au sud. « Au Nigeria, les problèmes de gouvernance économique ont fait du pays l'épicentre de la violence maritime », affirme l'ICG¹. « Pour l'instant, les marines des pays voisins du Nigeria n'ont pas confiance en Abuja² pour assainir la piraterie », explique Benjamin Augé, spécialiste du Nigeria à l'Institut français des relations internationales.

D'après *Le Figaro*, 5 décembre 2013.

¹ International Crisis Group (ICG) est une organisation non-gouvernementale internationale, dont la mission est de prévenir et d'anticiper les conflits possibles.

² Abuja est la capitale politique du Nigéria où siège le gouvernement.

ACTIVITÉ**1. Docs. 1 et 2 – Quelles métropoles, quels grands ports composent la façade maritime de l'Afrique de l'Ouest ?**

Douala/Lagos/Lomé/Cotonou/Tema/Abidjan/San Pedro

2. Docs. 1 et 2 – Pourquoi ces documents illustrent-ils le processus de littoralisation* de la région d'Afrique de l'Ouest ? Expliquez.

Les densités de population et la répartition des grandes métropoles montrent une forte concentration des populations ouest-africaines sur les littoraux où se sont développés également de grands ensembles portuaires dynamiques qui polarisent l'activité commerciale de la région.

3. Docs. 2 et 3 – Relevez deux exemples qui démontrent que la façade d'Afrique de l'Ouest est une porte majeure d'entrée et de sortie pour les échanges commerciaux.

Ainsi de nombreux échanges par conteneurs sont réalisés via les ports de la façade d'Afrique de l'Ouest tant vers l'avant-pays que vers l'arrière-pays. Les ports de la région sont connectés au réseau ferroviaire et à un arrière-pays.

4. Docs. 3 et 4 – Quelle est la principale ressource économique de cette région ? Où est-elle exploitée par quel État principalement ?

Le pétrole essentiellement exploité en mer (offshore), est la principale ressource de la région. Il est exporté vers les principaux pôles de consommation mondiaux : Europe et États-Unis notamment. Le Nigéria est le principal producteur et exportateur de pétrole.

5. Doc. 5 – Expliquez pourquoi la piraterie constitue une menace pour le développement des territoires d'Afrique de l'Ouest ? En quoi révèle-t-elle aussi les faiblesses qui subsistent au sein de cette région ?

La piraterie constitue un enjeu de développement pour les États de l'Afrique de l'Ouest, car elle freine les investissements étrangers dans les activités pétrolières et entrave la libre-circulation des flux maritimes dans le golfe de Guinée. Les actes de piraterie constituent un enjeu de défense. Ils témoignent des « problèmes de gouvernance » et de l'instabilité politique récurrente dans cette région du monde.

Conclure

À l'aide de vos réponses aux questions, vous présenterez à l'oral un reportage expliquant comment le développement des échanges et des activités maritimes favorise le dynamisme de l'Afrique de l'Ouest.

6. Éléments d'évaluation de connaissances ou de compétences**Quelques pistes...**

- Les tâches cartographiques feront l'objet d'une évaluation formative [Pratiquer différents langages], ainsi le croquis de la partie 1 pourra constituer une évaluation sommative (idem pour le croquis 2).
- Une évaluation formative permettra de suivre l'acquisition de la compétence « Collaborer et mutualiser ».
- Les affiches pourront faire l'objet d'une co-évaluation ainsi que leur présentation orale.
- La maîtrise des repères spatiaux sera interrogée lors d'une évaluation sommative ainsi que le vocabulaire important et la compréhension des grandes notions de la séquence.

7. Liens avec d'autres séquences

- Classe de sixième [cycle 3], Thème 3 – Habiter les littoraux « Littoral industrialo-portuaire, littoral touristique. »
- Classe de cinquième [cycle 4], Thème 2 – Des ressources limitées, à gérer et à renouveler.
- Classe de quatrième [cycle 4], Thème 1 – L'urbanisation du monde.
- Classe de terminale L-ES et S, Thème 2 – Les dynamiques de la mondialisation.
- Classe de terminale L-ES, Thème 3 – Dynamiques géographiques de grandes aires continentales.

8. Pour approfondir

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *Étude sur les transports maritimes 2014*, Nations Unies, août 2015.

Delfour-Samama Odile, Lebœuf Cédric et Proutière-Maulion Gwenaële [dir.], *Nouvelles routes maritimes. Origines, évolutions et perspectives*, A. Pedone, 2016.

Frémont Antoine et Frémont-Vanacore Anne, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique*, n° 8104, *La Documentation française*, mars-avril 2015.

Frémont Antoine, *Le monde en boîtes. Conteneurisation et mondialisation*, Paris, Éd. Les collections de l'INRETS, 2007.

Grataloup Christian, *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du monde*. Paris, A. Colin, 2010.

Lecoq Tristan et Smits Florence [dir.], *Enseigner la Mer, des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation*, Rennes, Canopé, 2016.

Maillé-Virole Catherine, *De l'amphore au conteneur, 2 000 ans de commerce maritime*, Musée national de la Marine, 2014.

Questions internationales, « Les grands ports mondiaux », *La Documentation française*, n° 70 Novembre-décembre 2014.

Louchet André [dir.], *Atlas des mers et océans : conquêtes, tensions, explorations*, Autrement, 2015.

Poirier-Coutansais Cyrille [dir.], *La Terre est bleue. Atlas de la mer au XXI^e siècle*, Les Arènes, 2015.

Tétart Frank [dir.], *Grand Atlas 2016. Comprendre le monde en 200 cartes*, Autrement-Courrier International, 2015.