

Corrigé et barème – Les échanges de marchandises dans la mondialisation

Flux commerciaux et organisation des échanges mondiaux

Durée : 55 min – Sans document – Sur 20 points · Géographie 4^e

Exercice 1 – Notions

(4 pts)

- Généralisation du conteneur, boîte standard (EVP) qui passe du navire au train ou au camion sans être ouverte (intermodalité). Coût du transport divisé par dix (1 à 2 % du prix d'un produit) ; navire déchargé en 24 heures au lieu d'une semaine ; production organisée en flux tendus, usines délocalisées loin des consommateurs. (1)
- Balance = exportations – importations. Excédent : exportations supérieures (Chine : + 820 milliards). *Déficit : importations supérieures* (États – Unis : – 1000 milliards ; France : 620 – 720 = – 100 milliards \$). (1)
- Détroit ou canal étroit où se concentrent les navires, dont le blocage paralyserait le commerce. Malacca (Malaisie-Sumatra) : un quart du commerce maritime ; Ormuz (golfe Persique) : 20 % du pétrole mondial ; Suez (Égypte) : 12 % du commerce, bloqué en 2021 ; Panama : dépend de l'eau douce, sécheresse de 2023. (1)
- Les pays du Sud vendent des matières premières brutes à bas prix et instables, et achètent des produits manufacturés chers : la valeur ajoutée est captée ailleurs. La Côte d'Ivoire produit 40 % du cacao mondial mais ne touche que 5 % de la valeur du chocolat, fabriqué et vendu en Europe. (1)

Le point clé — ce n'est pas la **quantité** exportée qui enrichit, c'est la **valeur ajoutée** conservée sur place.

Exercice 2 – Lecture d'un tableau : six pays dans le commerce mondial

(4 pts)

- Chine : + 800 ; Allemagne : + 200 ; Nigeria : + 10 ; Bangladesh : – 15 ; France : – 100 ; États-Unis : – 1 200. Classement : Chine, Allemagne, Nigeria, Bangladesh, France, États-Unis. (1)
- Chine : $3\,400 \div 24\,000 \approx 14,2\%$; Nigeria : $60 \div 24\,000 = 0,3\%$ (0,25). Un pays de 230 millions d'habitants pèse cinquante fois moins que la Chine : l'Afrique reste en marge du commerce mondial. (1)
- Le Nigeria exporte à 95 % des matières premières (pétrole brut) : mono-exportation, dépendance au prix du baril, aucune transformation. Le Bangladesh exporte à 98 % des produits manufacturés (vêtements) : des emplois industriels, mais à faible valeur ajoutée et un déficit car il importe tissus et machines. (1)
- Confirmation : Chine, Allemagne, France exportent des produits manufacturés (5 à 10 % de matières premières) ; le Nigeria exporte 95 % de brut. Nuance : les États-Unis, pays riche, exportent 25 % de matières premières (pétrole, céréales) ; le Bangladesh, pays pauvre, exporte 98 % de produits manufacturés. La richesse dépend de la valeur ajoutée, pas seulement du type de produit. (1)

Erreur fréquente — « manufacturé » ne veut pas dire « riche » : un vêtement cousu au Bangladesh rapporte moins qu'une tonne de gaz vendue par la Norvège.

Exercice 3 – Étude de document : le canal de Panama à sec

(4 pts)

- Presse économique, 2023-2024, sur la sécheresse au canal de Panama. Stratégique : 5 % du commerce mondial, 13 000 navires par an, 13 000 km économisés, 4 milliards \$ de recettes pour le Panama, lien entre la côte est des États-Unis et l'Asie. (1)
- Les écluses consomment 200 millions de litres d'eau douce par navire, prélevés dans le lac Gatún alimenté par les pluies ; sans pluie, le lac baisse et l'Autorité doit réduire les passages (de 36 à 24 par jour) et alléger les navires. Vulnérable car il dépend d'une ressource naturelle (l'eau douce) que le réchauffement et El Niño rendent irrégulière, contrairement à Suez, canal au niveau de la mer. (1)
- Attentes jusqu'à trois semaines ; enchères à 2 millions \$ pour passer ; détournement vers Suez ou le train américain ; doublement du prix du transport Shanghai-New York ; recettes du Panama en baisse ; cargaisons allégées. (1)
- Point commun : un passage étroit bloqué ou ralenti paralyse des flux mondiaux et fait flamber les prix. Différence : à Suez et en mer Rouge, la cause est humaine (accident, attaques) et brève ; à Panama, elle est climatique et durable. Solution : nouveau réservoir ; limites : coût, déplacement de villages, et il ne réglera pas des sécheresses répétées. (1)

À retenir — les routes du commerce mondial dépendent de **goulots** naturels ou construits ; le climat en devient un nouveau risque.

Exercice 4 – Croquis décrit : les échanges de marchandises dans le monde*(4 pts)*

- a) Titre possible : « Des échanges de marchandises concentrés entre trois pôles ». I. Des espaces inégalement intégrés : pôles majeurs, pays exportateurs de matières premières, Afrique en marge. II. Les lieux qui organisent les flux : façades maritimes, grands ports, passages stratégiques. III. Des flux hiérarchisés : flux de conteneurs, flux de pétrole. (1)
- b) Pôles : figuré de surface (aplat foncé). Ports : figuré ponctuel (carré ou ancre). Passages stratégiques : symbole ponctuel (double barre) sur le détroit ou le canal. Flux de pétrole : flèches noires ; flux de conteneurs : flèches d'une autre couleur (rouge) — deux couleurs pour deux natures de marchandises. (1)
- c) Par l'épaisseur des flèches : le flux transpacifique (Asie-Amérique du Nord), le plus important du monde, en flèche très épaisse ; le transatlantique, plus faible, en flèche fine. L'épaisseur traduit le volume échangé et permet de lire la hiérarchie d'un coup d'œil. (1)
- d) Figuré de surface en couleur claire ou hachures grises pour marquer la faible intégration (3 % des exportations mondiales). Nuance : ajouter les ports de Tanger Med et de Durban (figuré ponctuel) et une flèche de matières premières (pétrole du Nigeria, cobalt de RDC) vers la Chine et l'Europe, pour montrer que l'Afrique participe aux échanges, mais en fournisseur de brut. (1)

Repère — sur un croquis de flux, la **couleur** dit la nature du flux et l'**épaisseur** dit son volume.

Exercice 5 – Développement construit*(4 pts)*

- a) Exemple : « Neuf marchandises sur dix voyagent par mer : 12 milliards de tonnes par an, dans 850 millions de conteneurs. Le transport maritime a rendu possible la mondialisation, mais il en révèle aussi les faiblesses. Nous verrons d'abord en quoi il est un moteur, puis en quoi il est fragile. » (1)
- b) Le conteneur (1956) a divisé le coût du transport par dix et permis l'intermodalité et les flux tendus. Les navires géants (24 000 EVP) et trois armateurs (MSC, Maersk, CMA CGM : 45 % du marché) relient l'Asie, l'Europe et l'Amérique en quelques semaines. Les ports et façades (Shanghai 49 millions d'EVP, Singapour hub de transbordement, Rotterdam et son hinterland rhénan) organisent les flux. (1)
- c) Les flux passent par des goulots : Malacca (un quart du commerce), Ormuz (20 % du pétrole), Suez (12 %). Des crises les ont bloqués : Ever Given en 2021, attaques en mer Rouge depuis 2023 (contournement de l'Afrique, + 10 jours), sécheresse au canal de Panama en 2023, pénurie de conteneurs en 2021 (prix $\times 10$). Le transport maritime émet 3 % du CO₂ mondial et brûle du fioul lourd. (1)
- d) Exemple : « Le transport maritime est donc à la fois ce qui permet la mondialisation des marchandises et ce qui la rend vulnérable : quelques détroits, quelques armateurs, quelques ports. Les réponses se dessinent : route arctique, relocalisations, stocks, navires au GNL ou à voile. Mais tant que 90 % des marchandises passeront par la mer, le monde restera dépendant de ses goulots. » (1)

Attention — « moteur et fragilité » impose deux parties **équilibrées** ; les mêmes exemples (Suez, Malacca) peuvent servir dans les deux, sous deux angles.