

Corrigé et barème – Mers et Océans : un monde maritimisé

Routes maritimes, conteneurisation, grands ports (Shanghai, Rotterdam, Marseille-Fos), détroits et canaux, ressources et ZEE, tensions géopolitiques et menaces environnementales

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

Exercice 1 – Connaître le cours

(4 pts)

- a) Maritimisation : importance croissante des mers dans l'économie mondiale (80 % du commerce par mer). Conteneurisation : transport dans des boîtes standard (EVP) transférables sans rupture entre navire, train et camion. Le conteneur a fait chuter le coût du transport, d'où l'explosion des échanges par mer. (1)
- b) Malacca : océan Indien et mer de Chine méridionale. Ormuz : golfe Persique et océan Indien. Bab-el-Mandeb : mer Rouge et golfe d'Aden. Suez : mer Rouge et Méditerranée. Panama : Atlantique et Pacifique. Gibraltar : Atlantique et Méditerranée. (1)
- c) ZEE : 200 milles marins (370 km) au large des côtes, droit exclusif d'exploiter les ressources, libre circulation des navires ; convention de Montego Bay (1982). La France a 10,2 millions de km² grâce à ses territoires d'outre-mer sur tous les océans (97 % de la ZEE), surtout la Polynésie française. (1)
- d) Plastiques : 8 à 11 millions de tonnes par an ; 84 % des récifs coralliens blanchis ; 38 % des stocks de poissons surexploités. Réponses : traité sur la haute mer (2023, en vigueur en 2026), objectif de 30 % d'aires marines protégées en 2030, conférence de Nice (2025). (1)

À retenir — un détroit se définit toujours par les **deux mers** qu'il relie ; une ZEE par une **distance** et des **droits**.

Exercice 2 – Lecture d'un tableau : les grands ports du monde

(4 pts)

- a) Shanghai : $(51,5 - 14,6) \div 14,6 \approx +253 \%$ ($\times 3,5$). Rotterdam : $(13,8 - 8,3) \div 8,3 \approx +66 \%$. Le port chinois a crû quatre fois plus vite : le centre du commerce maritime s'est déplacé vers l'Asie de l'Est. (1)
- b) Port de transbordement à la sortie de Malacca, sur la route Asie-Europe : les conteneurs changent de navire (des géants vers des navires plus petits vers l'Asie du Sud-Est, l'Australie, l'Inde) sans entrer dans le pays. Il redistribue les flux, il n'alimente pas un arrière-pays. (1)
- c) 1,5 million d'EVP, neuf fois moins. Rotterdam a un hinterland immense et riche (Allemagne, Europe rhénane) accessible par le Rhin, est au cœur de la mégalopole européenne sur la route de la mer du Nord et dispose de terminaux géants automatisés (Maasvlakte 2) ; Marseille dessert surtout le sud de la France et reste dominant pour le pétrole et le gaz. (1)
- d) 10,3 millions d'EVP : premier port américain pour les conteneurs, parmi les vingt premiers du monde ; avec Long Beach voisin, plus de 19 millions d'EVP. Porte d'entrée des produits asiatiques vers l'ouest américain : « petit » seulement face aux ports chinois. (1)

Erreur fréquente — un taux de croissance se calcule à partir de la valeur de **départ** ; comparer des ports demande de regarder aussi leur **fonction**.

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

(4 pts)

- a) Reportage de 2024 sur la crise du canal de Panama. Amérique centrale, Panama, entre la mer des Caraïbes (Atlantique) et le Pacifique ; 80 km ; évite 13 000 km par le cap Horn. (1)
- b) Les écluses montent les navires jusqu'au lac Gatún, d'eau douce ; chaque passage rejette 200 millions de litres à la mer. Sans pluies (année la plus sèche depuis un siècle, El Niño), le lac a baissé de 2 mètres : l'Autorité a économisé l'eau en réduisant les passages de 36 à 22 par jour et en limitant le tirant d'eau. (1)
- c) Attentes jusqu'à trois semaines ; enchères jusqu'à 2 millions de dollars ; déchargement partiel ou détour par Suez ou le rail mexicain. Un goulet concentre les flux : la moindre défaillance (climat, échouement, attaques) crée retards et surcoûts pour 5 % du commerce mondial. (1)
- d) Non : la moitié des Panaméens y puisent leur eau potable. Conflit d'usage entre le commerce mondial (4 milliards de dollars de recettes) et les besoins vitaux des habitants. Le réservoir du río Indio sécurise l'eau mais déplace 2 000 personnes et ne règle pas la cause : le changement climatique. (1)

Le point clé — la maritimisation dépend de **goulets** qu'un aléa naturel ou humain peut fermer : c'est sa fragilité.

Exercice 4 – Carte décrite : les routes maritimes mondiales

(4 pts)

- a) Asie de l'Est, Europe du Nord-Ouest, Amérique du Nord : les trois pôles de l'économie mondiale (usines d'Asie, marchés européens et américains). Leurs échanges de produits manufacturés forment l'essentiel du trafic de conteneurs. (1)
- b) Des matières premières vers la Chine : pétrole du Golfe par Ormuz et Malacca, minerai de fer et soja d'Australie et du Brésil. La Chine, « usine du monde », est le premier importateur de matières premières et le centre du commerce maritime : les plus gros ports sont chez elle. (1)
- c) Détroits ou goulets obligés (golfe d'Aden, Malacca) et côtes d'États fragiles (Somalie, golfe de Guinée) où les navires ralentissent et deviennent vulnérables. Depuis fin 2023, les attaques des Houthis ont dévié la flèche Asie-Europe par le cap de Bonne-Espérance : 6 000 km et 10 à 14 jours de plus, trafic de Suez divisé par deux. (1)
- d) Praticable seulement quelques mois par an, quand la banquise fond, avec des brise-glaces. Intérêt : 40 % de trajet en moins Chine-Europe, hydrocarbures arctiques. Limites : glace, brouillard, pas de ports de secours, contrôle russe et péages, milieu fragile. (1)

Repère — l'épaisseur d'une flèche indique le volume du flux, sa **direction** indique qui exporte et qui importe.

Exercice 5 – Développement construit

(4 pts)

- a) Exemple : « La maritimisation est la place croissante des mers dans l'économie mondiale : 80 % du commerce, 12,3 milliards de tonnes par an, passe par la mer. Nous verrons que les océans sont au cœur des échanges, convoités et disputés, enfin menacés et à protéger. » (1)
- b) Conteneur (1956) et navires de 24 000 EVP rendent le transport très bon marché ; les routes relient Asie, Europe et Amérique du Nord via Malacca (un quart du commerce mondial) ou Suez (12 %) ; les ports géants sont les portes de la mondialisation : Shanghai (51,5 millions d'EVP), Singapour, Rotterdam, Marseille-Fos ; 99 % des données passent par des câbles sous-marins. (1)
- c) Poisson (185 millions de tonnes), 30 % des hydrocarbures, minerais, éoliennes ; Montego Bay (1982) attribue des ZEE de 370 km, d'où la valeur du moindre îlot. En mer de Chine méridionale, la Chine revendique presque toute la mer (ligne en neuf traits), construit des îles artificielles dans les Spratleys et ignore l'arbitrage de 2016 ; s'y ajoutent piraterie, Houthis en mer Rouge et rivalité navale Chine / États-Unis. (1)
- d) Plastiques (8 à 11 millions de tonnes par an), 84 % des coraux blanchis, 38 % des stocks surexploités, pollution des navires ; réponses : 30 % d'aires protégées en 2030, traité sur la haute mer (2026), conférence de Nice (2025), navires plus propres. Conclusion : artère de la mondialisation, la mer est à la fois enjeu de puissance et bien commun fragile à gérer durablement. (1)

Attention — les trois adjectifs du sujet (« au cœur », « convoités », « menacés ») donnent le plan : ne jamais en oublier un.