

CAPES INTERNE - CAER - Histoire-Géographie
Épreuve orale

SUJET : Enseigner « Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation » en classe de Terminale Générale.

Questions :

1. En vous fondant sur les textes officiels et l'état des connaissances scientifiques, présentez les enjeux du sujet et vos objectifs (connaissances, compétences) pour le niveau de classe concerné.
2. Présentez un découpage en séances du sujet. Puis expliquez de quelle façon vous utiliseriez en classe tout ou partie de l'extrait de manuel proposé.
3. Commentez la production liée à la pratique de la classe et évaluez sa pertinence.

Composition du dossier :

A. Textes officiels

A.1 Extrait du programme d'histoire-géographie, BOEN spécial, N°8 du 25 juillet 2019.

A.2 Extraits des ressources d'accompagnement du programme de terminale générale, site Eduscol, juin 2020.

B. Textes scientifiques

B.1 FREMONT Antoine et VANACORE Anne, *La Documentation photographique* N°8104, La Documentation française, Paris, mars-avril 2015.

B.2 TOURRET Paul, « Panorama actuel des canaux et détroits maritimes », Note de Synthèse ISEMAR n°231 – Mai 2021..

C. Extrait d'un manuel scolaire

C.1 Extrait du manuel de géographie de Terminale générale, coordonné par VANACORE Anne et ZIEGLER Véronique, Hatier, 2020, pp. 32-33.

D. Production liée à la pratique de classe

D.1 Évaluation donnée en classe en fin de chapitre.

A. Textes officiels

A.1 Extrait du programme d'histoire-géographie, BOEN spécial, n°8 du 25 juillet 2019.

Thème 1- « Mers et océans au cœur de la mondialisation (13-15 heures)

Questions	Commentaire
- Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation. Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation.	La maritimisation des économies et l'ouverture des échanges internationaux confèrent aux mers et aux océans un rôle fondamental tant pour la fourniture de ressources (halieutiques, énergétiques, biochimiques...) que pour la circulation des hommes et les échanges matériels ou immatériels. L'importance des routes et les itinéraires diffèrent selon la nature des flux (de matières premières, de produits intermédiaires, industriels, d'informations...). Mais les territoires sont inégalement intégrés dans la mondialisation. Les routes maritimes et les câbles sous-marins, tout comme les ports et les zones d'exploitation, restent concentrés sur quelques axes principaux. D'importants bouleversements s'opèrent, ce qui accroît les enjeux géostratégiques et les rivalités de puissance, notamment autour des canaux et des détroits internationaux. La mise en valeur et l'utilisation des mers et des océans relèvent d'une logique ambivalente, entre liberté de circulation et volonté d'appropriation, de valorisation et de protection. La délimitation des zones économiques exclusives (ZEE) est aujourd'hui la principale cause de tensions entre les États en raison des ressources présentes dans ces zones et de la volonté de ces États de les exploiter.
Études de cas possibles <ul style="list-style-type: none">- Le golfe Arabo-Persique : un espace au cœur des enjeux contemporains.- La mer de Chine méridionale : concurrences territoriales, enjeux économiques et liberté de circulation.- L'océan Indien : rivalités régionales et coopérations internationales.- Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique.	

A.2. Extraits des ressources d'accompagnement du programme de terminale générale, site Eduscol.

Articulation des questions avec le thème

Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

Dans la géographie mondiale qui se dessine à travers les circulations des porte-conteneurs et des navires transportant les matières premières (hydrocarbures, céréales...), les principaux acteurs restent les mêmes : les routes maritimes mettent en relation les pôles majeurs de production et de consommation via les principaux ports d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie orientale (ces ports constituent des hubs à différentes échelles). De ce fait, les routes maritimes sont concentrées et empruntent des détroits et les canaux qui, de fait, sont des goulets (choke points) et des points de passage stratégiques où les enjeux locaux, régionaux et mondiaux s'entremêlent.

Proposition mettant en œuvre une démarche inductive à partir d'une étude de cas puis articulant la question spécifique sur la France

Étude de cas : le détroit de Malacca

Par sa nature même de détroit, soit un passage maritime restreint entre deux terres faisant communiquer deux étendues marines distinctes, et par sa situation entre océans Indien et Pacifique, le détroit de Malacca est un point de passage stratégique des principales voies maritimes. Étudier le détroit de Malacca permet d'aborder et de faire comprendre les enjeux (volonté d'appropriation, exploitation, liberté de circulation) dont sont porteurs les mers et les océans en tant que vecteurs de la mondialisation mais également en tant qu'espaces en tension entre divers acteurs.

Sujet : Enseigner « Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation » en classe de Terminale Générale,

B. Textes scientifiques

B.1 FREMONT Antoine et VANACORE Anne, *La Documentation photographique* N°8104, La Documentation française, Paris, mars-avril 2015.

« *Spécialisation des navires, économies d'échelle*

Les mers et les océans offrent un espace de circulation d'exception, bien plus aisé dans son utilisation que l'espace terrestre qui nécessite la mise en place de lourdes infrastructures de transport. Les navires couvrent de longues distances sans obstacle, hormis quelques tempêtes. L'espace de circulation est tellement exceptionnel que des canaux pharaoniques, Suez et Panama, ont été construits à la fin du XIX^e siècle pour raccourcir les distances d'un océan à l'autre. De nouvelles écluses, plus larges, sont actuellement en construction pour Panama, alors que l'Égypte envisage d'augmenter les capacités de Suez, en élargissant en partie le chenal existant et en créant une portion de canal parallèle à l'original.

La spécialisation des navires - pétroliers et vraquiers pour les matières premières, porte-conteneurs pour les marchandises les plus diverses - a une double conséquence : une très forte productivité des opérations de chargement et de déchargement dans des terminaux portuaires eux-mêmes conçus en fonction des navires à recevoir ; des économies d'échelle réalisées grâce à des navires aux capacités toujours plus élevées, mais adaptées en fonction des routes à desservir. Ces navires spécialisés produisent à l'infini des tonnes-milles à très bas coûts avec, au bout de la chaîne, sur le rayon du supermarché, un coût transport océanique marginal dans le prix fixe d'un produit assemblé en Chine. Les faibles coûts, la régularité et la fiabilité offerts par le transmaritime permettent aux industriels et aux distributeurs (Wall Mart, Carrefour, etc.) de concevoir des chaînes de valeur à l'échelle internationale, depuis la production jusqu'à la distribution des marchandises. »

B.2 TOURRET Paul, « *Panorama actuel des canaux et détroits maritimes* », Note de Synthèse ISEMAR n°231 – Mai 2021.

« À l'autre extrémité de l'océan Indien, il y a un point de convergence de plusieurs routes avec le canal de Suez, le détroit d'Ormuz et le Cap de Bonne Espérance. En fait, le détroit de Malacca est un long passage maritime entre la péninsule malaisienne et l'île indonésienne de Sumatra. Le passage le plus restreint est le détroit de Philips sur cent kilomètres entre le territoire de Singapour et les îles Riau (Indonésie). La profondeur y est de 25 mètres créant un format malaccamax de 20 mètres de tirant d'eau. C'est donc autour de 2 Milliards de tonnes de marchandises qui transitent par Malacca soit 20% du trafic maritime mondial, dont 800 Millions de tonnes de pétrole. C'est donc le point le plus aigu de la globalisation. La piraterie locale n'est qu'un petit phénomène et les troubles géopolitiques se trouvent plus au Nord en mer de Chine Orientale. Le risque le plus élevé relève peut-être de la sécurité maritime avec autour de 85 000 navires par an (56 000 en 2000), soit chaque heure dix navires en transit dans les deux sens. Au-delà, la menace locale serait ici une thrombose du passage évaluée à 100 000 navires par an. La sensibilité de la Chine au détroit a été traduite par l'expression du dirigeant chinois Hu Jintao en 2003 de "Dilemme de Malacca". En effet, pétrole (80%), gaz (22%), bauxite (50%), fer (21%) et soja (68%) à l'import et conteneurs à l'export de l'économie chinoise transitent par le détroit. Néanmoins, la Chine en développant les nouvelles routes de la Soie a maintenant une approche plus basée sur les partenariats de développement. La lecture géopolitique de Malacca ne relève pas de la perturbation par un État proche ou du terrorisme, mais des relations compliquées de la Chine avec ses très nombreux voisins et au-delà avec les États-Unis et le Japon. Cela dépasse la lecture géo économique du transport maritime pour être de la géostratégie politico-militaire de l'Asie orientale. Peut-on faire sans Malacca ? La seule option admissible pour la navigation commerciale moderne est le détroit de Lombok puis le détroit de Makassar (entre Bornéo et Sulawesi). C'est déjà le lieu de passage des grands minéraliers du Nord-Ouest australien vers l'Extrême-Orient. On ne peut en revanche utiliser le détroit de la Sonde entre Sumatra et Java qui est réputé difficile par les courants, les bancs de sable et les plates-formes pétrolières. Couper la fine bande de terre du Sud de la Thaïlande en construisant un canal est une ambition qui ne trouve pas de réalité. Le canal de l'isthme de Kra serait un grand raccourci entre l'océan Indien et le golfe de Thaïlande de 1 200 km et 3 jours de mer. Le projet d'une cinquantaine de kilomètres de voie d'eau a peu de chance de voir le jour et n'est en tous cas pas inscrit dans la diplomatie des infrastructures que sont les Nouvelles Routes de la Soie. Une solution ferroviaire a été avancée, mais il faudra construire des ports aux deux extrémités. Dans la région, Pékin joue plus sur les possibilités de la Birmanie vers le Sud de la Chine. »

C. Extrait d'un manuel scolaire

C.1 Extrait du manuel de géographie de Terminale générale, coordonné par VANACORE Anne et ZIEGLER Véronique, Hatier, 2020, pp. 32-33.



Étude de cas LE DÉTROIT DE MALACCA

Premier passage du trafic international

Sur la route maritime reliant Europe, Moyen-Orient et Asie, le détroit de Malacca est un point de passage incontournable entre océan Indien et mer de Chine. Sa place dans la hiérarchie mondiale est liée à l'importance de son trafic et de ses enjeux économiques.

A Quelle est l'importance économique du détroit ?



1. Une route maritime majeure...

- route internationale Est-Ouest
- - - route maritime de transbordement*
- = Malacca, premier détroit du monde pour l'intensité du trafic
- = autre détroit

2 ... pour desservir une façade maritime majeure

- ▲ façade maritime

Ports classés parmi les 20 premiers mondiaux pour les conteneurs (trafic en milliers d' EVP¹, 2017)

● 33
● 20
● 8

▲ principal hub* portuaire

1. EVP : Équivalent vingt pieds. Unité de mesure des conteneurs.
* Définitions p. 45.

1 Un passage obligé entre océan Indien et mer de Chine méridionale

2 Le premier détroit du trafic maritime international

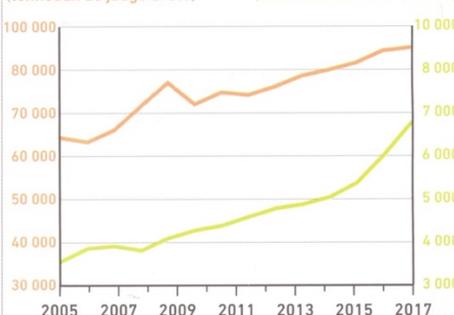
Nombre de navires	Principaux trafics
84 456 en 2017 (231 par jour)	– Environ 50 millions de conteneurs par an – 15 millions de barils de pétrole par jour – Total du trafic : 1/6 ^e du trafic mondial
Part des importations transitant par le détroit	
Japon	Chine
Importations totales : 41 % Pétrole : 90 %	Pétrole : 90 % (1,5 % des importations mondiales) Soja : 100 % Fer : 50 % Gaz : 40 %

ISEMAR, 2017 ; N. Fau, B. De Tréglodé, *Mers d'Asie du Sud-Est. Coopération, intégration et sécurité*, CNRS Éditions, 2018.

3 Un trafic en forte croissance

Navires de plus de 300 TJB
(tonneaux de jauge brute)

Superpétroliers
(150 000 à 320 000 tonnes)



Sources : Marine Department Malaysia ; N. Fau, B. De Tréglodé, *Mers d'Asie du Sud-Est. Coopération, intégration et sécurité*, CNRS Éditions, 2018.

4 Une route étroite et dangereuse

Vidéo +
hatier-clic.fr/20gt105



5 Vers la saturation ?

« Le détroit et plus spécialement le “virage” de Singapour sont la porte de l’Extrême-Orient. Entre la petite république insulaire et les îles voisines indonésiennes, le passage est étroit à l’image des détroits turcs. La particularité de Malacca/Singapour est le volume de marchandises. Le passage est fondamental pour les approvisionnements de l’Extrême-Orient. Le transit de pétrole est passé en 15 ans de 400 à 600 millions de tonnes. Le goulet de Malacca est aussi sensible pour toutes les économies exportatrices d’Extrême-Orient, pour la Chine comme pour ses voisins ; la route vers l’ouest est celle des exportations de produits manufacturés vers le reste de l’Asie, l’Europe et l’Afrique. De 5 millions d’EVP dans les années 1990, le trafic sera autour de 50 vers 2020. La menace directe sur le détroit est simplement la congestion maritime. La question de la fluidité de cette voie stratégique est régulièrement évoquée si l’on dépasse 100 000 transits annuels. »

D’après P. Tourret, « 20 ans de mutations des routes maritimes », ISEMAR, *Note de Synthèse* n° 190, mai 2017.

PARCOURS 1 Lire et comprendre les documents

- Doc. 1** Quelles régions relie la route maritime passant par Malacca ?
- Doc. 2** Quelles sont les différentes catégories de marchandises qui transitent par Malacca ? Montrez que les flux sont particulièrement importants.
- Doc. 3** Comment ont évolué les passages de navires à Malacca depuis 2005 ? Comparez les deux types de navires. Lequel des deux a évolué plus rapidement ? Comment l’expliquez-vous ?
- Doc. 1 et 5** Montrez que les destinations des marchandises varient en fonction de leur catégorie. Précisez la direction des différents types de flux sur la carte 1.
- Doc. 4 et 5** Pourquoi le passage du détroit de Malacca est-il dangereux ? Quel dispositif a pour but de limiter certains risques ?
- Doc. 1, 2 et 5** Quelle est la dépendance de l’Europe, du Moyen-Orient et des pays d’Asie de l’Est à l’égard du détroit de Malacca ? Quelles conséquences pourrait avoir sa fermeture à l’échelle mondiale ?

PARCOURS 2 Analyser les ressources et les contraintes d’une situation

Remplissez le tableau ci-dessous sur les flux dans le détroit de Malacca :

Type de produits	Origine-destination	Évolution	Risques
-	-		- Échelle locale :
-	-		- Échelle mondiale :

BILAN DU PARCOURS 1 OU 2 ● Quelle est l’importance économique du détroit ?

D. Production liée à la pratique de classe

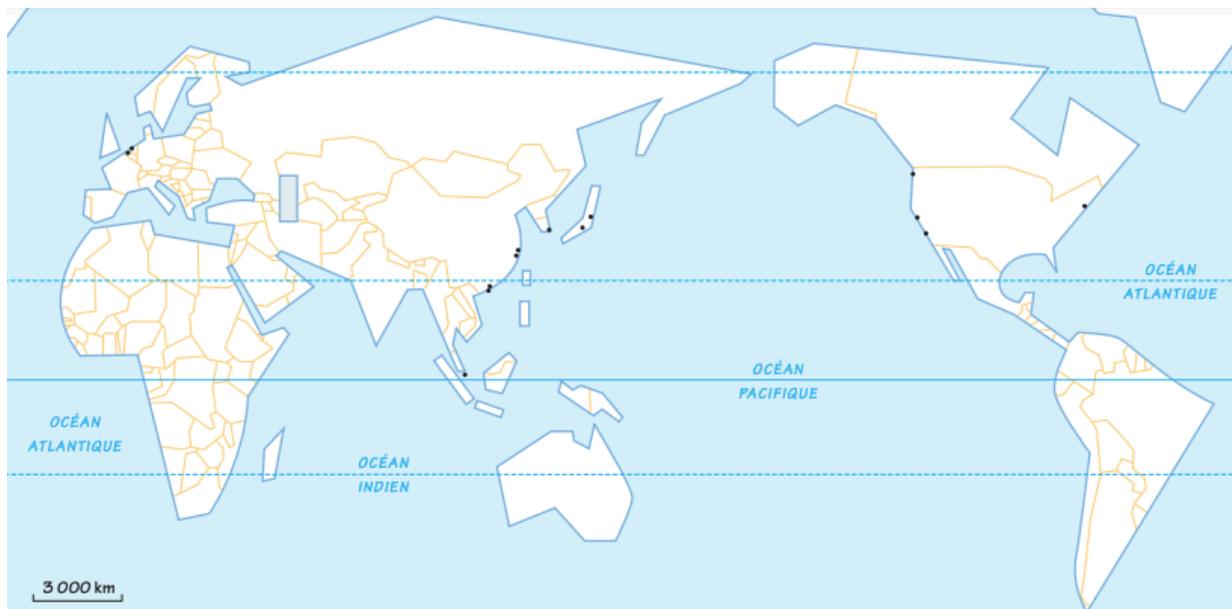
D.1 Évaluation donnée en fin de chapitre.

L'évaluation est donnée à la fin de la séquence portant sur « mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation ». La méthode de la transposition de texte en croquis a été travaillée dans le cadre de l'étude de cas sur le détroit de Malacca.

Consigne : À partir du texte ci-dessous, vous construirez un croquis montrant en quoi en les mers et océans sont des vecteurs essentiels de la mondialisation.

« Les routes maritimes assurent 90 % des échanges de marchandises aujourd'hui et jouent donc un rôle primordial dans la mondialisation contemporaine. Si elles quadrillent l'ensemble des mers et océans, elles n'en présentent pas moins une hiérarchie très marquée. Une grande route Est-Ouest, véritable « épine dorsale de la mondialisation », relie en un tour du monde l'Asie orientale, l'Europe du Nord-Ouest et l'Amérique du Nord. L'Afrique la scinde en deux branches, l'une passant par la Méditerranée, l'autre, secondaire, passant par le cap de Bonne-Espérance. Flux de pétrole et flux de conteneurs en sont les constituants principaux. L'Afrique et l'Amérique latine ne sont desservies que par des routes secondaires. Ces routes maritimes sont ponctuées de points de passage stratégiques où se concentrent les flux. La configuration des continents est à l'origine de détroits majeurs comme ceux de Malacca, d'Ormuz, de Babel-Mandeb, de Gibraltar ou encore du Pas-de-Calais. Mais c'est la main de l'homme qui a fait des canaux interocéaniques de Suez et de Panama des points de passage cruciaux. Ces routes relient entre eux des ports dont la hiérarchie a subi un profond bouleversement suite à l'émergence de la Chine. L'Europe du Nord-Ouest, avec Rotterdam et Anvers, et la côte est des États-Unis dominée par New York sont longtemps restées les seules façades maritimes importantes. L'affirmation de l'Asie orientale et plus particulièrement de la Chine a permis la mise en place d'une vaste façade maritime où s'égrènent les plus grands ports du monde, de Busan (Corée du Sud) à Singapour en passant par Ningbo, Shanghai, Shenzhen et Hong Kong, sans oublier des ports japonais comme Tokyo et Osaka-Kobé. De l'autre côté du Pacifique, une nouvelle façade maritime états-unienne s'est affirmée, reflétant l'accroissement vertigineux des échanges entre l'Asie orientale et l'Amérique du Nord, avec des ports comme Los Angeles-Long Beach, San Francisco ou Seattle. »

Source : Anne Vanacore © Hatier, 2020.



Sujet : Enseigner « Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation » en classe de Terminale Générale,