

Sujet I

Pour quelles raisons certains points de passage maritimes sont-ils des espaces stratégiques ?

En gros....

- mondialisation
- maritimisation – 90% commerce mondial par bateaux
- polarisation sur certaines routes => certains points de passage

Côté stratégique la liberté de passage est fondamentale, en cas contraire les échanges sont remis en cause. Ex: suez en mars 21 /

Côté stratégique pour le passage de pétrole....

Côté stratégique, le point de passage est généralement un raccourci que tout le monde prend (Malacca, Panama, Suez) au détriment d'autres passages moins pratiques (respectivement Sonde, Lombok, Magellan, le Cap...). Certains sont en train de devenir importants comme le passage de l'Arctique avec le détroit de Bering....

Sujet I

Pour quelles raisons certains points de passage maritimes sont-ils des espaces stratégiques ?

Il faut donc partir du fait que la mondialisation se fait par la maritimisation, ce qui fait l'objet de la réflexion du sujet II... Ici c'est la base de départ...

La question tombe sous le sens quand on a bien compris le cours...

Les espaces maritimes portent le commerce mondial : les points de passage sont des goulets d'étranglement dans lesquels les flux sont obligés de se concentrer... Ils sont stratégiques à bien des égards mais le sujet nous attend sur les aspects commerciaux, la stratégie commerciale... Le point de vue géopolitique et militaire n'est pas essentiel ici...

Posée de cette manière, la question est vraiment pas géniale.. Mais bon, on pouvait arriver à en tirer quelque chose de précis, pas trop long et pas si difficile que ça.. si on connaissait son cours. Cela n'a pas séduit beaucoup d'élèves qui ont préféré le sujet II....

Dommage, quand le facile n'attire pas c'est que les consommateurs n'ont pas les yeux en face des trous....

Sujet I

Pour quelles raisons certains points de passage maritimes sont-ils des espaces stratégiques ?

Tentative d'intro en partant d'une accroche simple, et en utilisant la démarche classique en géo: faits/ causes/ conséquences que l'on traduit parfois par description/explication/csq ou typologie ou limites

En mars 2021 le canal de Suez a été fermé pendant quelques jours en raison d'un accident de navigation, un porte conteneur bloquant le passage. Cela a révélé au monde entier que la mondialisation commerciale ne tenait qu'à un fil ou à quelques passages stratégiques. Car avec la mondialisation, en effet certains points de passages sont bel et bien devenus des espaces stratégiques. Pour étudier les raisons de cet état de fait, il faut tout d'abord bien repérer le phénomène en étudiant ces points de passages. Ensuite les raisons apparaissent dans l'organisation de l'économie mondiale et la configuration des espaces maritimes eux mêmes. Enfin, comme le montrent les changements en cours dans le secteur maritime, cette situation présente des inconvénients et des limites.

Sujet II

En quoi mers et océans sont au cœur de la mondialisation ?

C'est la problématique du chapitre... du coup certains ont cru qu'il fallait le réciter ou le résumer.... C'est là qu'il faut faire la différence entre un cours de quelques heures et un devoir de 55 minutes... Vous devez faire un TRI dans ce que vous savez pour traiter le sujet.. TRIER ça veut dire que je ne dis pas tout, mais uniquement ce qui est directement en lien avec la question... « Tout dire ».. en voilà une belle bêtise de notre enseignement.. Comme si, en lycée, on pouvait « tout dire »... Même les spécialistes ne le font pas!!! Arrêter d'écrire que vous allez faire une « étude exhaustive »: vous n'en êtes pas capables! Restez dans les clous du lycée, avec la modestie qui sied à cet âge!!!!

Exemple de mauvais choix: les acteurs des échanges maritimes.. Vous aviez suffisamment à dire avec l'état du commerce mondial et ses caractéristiques pour ne pas perdre du temps avec les acteurs. Et en 55 minutes !!!!

Essayons de voir comment faire.....

Sujet II

En quoi mers et océans sont au cœur de la mondialisation ?

Se demander «en quoi les mers et océans sont au cœur de la mondialisation» c'est en fait se demander si mondialisation rime avec maritimisation.. Or c'est la première chose qu'on a dit dans le cours:l'un ne va pas sans l'autre.. Car c'est la situation....!!!

Donc, COMMENCER SON INTRO PAR «pas de mondialisation sans maritimisation» c'est répondre à la question avant de l'avoir posée...

IDEML quand on évoque en accroche les 90% de trafic marchandise passant par la mer...

Cette question part de la mondialisation... Ce phénomène qu'on aurait tendance à limiter à la sphère économique, dont on voit mal les conséquences territoriales. Du coup on ne s'occupe pas du géopolitique, pas des ressources, mais on peut focaliser sur les questions commerciales, on a largement de quoi dire pour répondre à la question...

Un essai d'intro:

En considérant que la mondialisation est l'intensification des échanges à l'échelle mondiale, les transports maritimes apparaissent à la première place pour de nombreuses raisons. Se demander en quoi les mers et les océans sont au cœur de la mondialisation, revient à savoir si la mondialisation peut exister sans la maritimisation des économies. Or dans un premier temps force est de constater que les espaces maritimes sont le lieu principal de la mondialisation commerciale. Ce constat s'appuie sur une organisation de l'économie intégrant les faibles coûts dans le secteur. Récemment les événements sont venus montrer les limites de cette maritimisation.

Sujet II

En quoi mers et océans sont au cœur de la mondialisation ?

I - Les espaces maritimes sont le lieu principal de la mondialisation commerciale.

II - Cela s'appuie sur une organisation de l'économie intégrant les faibles coûts dans le secteur.

III - Les limites de cette maritimisation.

Mais ce n'est pas ce plan que vous avez cru nécessaire mais celui-ci :

I – le commerce

II – ressources

III – conflits et tensions ZEE

C'est à dire le plan du cours... Scolairement j'ai du mal à mettre une mauvaise note aux élèves qui font leur boulot en récitant le cours.. C'est juste qu'ils font un boulot scolaire sans perspective de la matière : leur seul but est de dire ce qu'il faut pour avoir la meilleure note.. Le côté compétition à la note passe devant le seul objectif de ce travail : faire progresser votre manière de réfléchir en abordant des théories différentes et des objets d'étude spécifiques... La seule réflexion est celle qui consiste à forcer la note, pas l'intelligence... Je ne suis pas déçu, calmons nous! Je suis dans le système comme vous, donc je mets des bonnes notes... Mais ne soyons pas dupes!

Sujet II

En quoi mers et océans sont au cœur de la mondialisation ?

Exemple d'intro d'élève – bon modèle :

Aujourd'hui, les mers et les océans jouent un rôle crucial dans la mondialisation. En effet 90% du commerce mondial passe par les mers et les océans et les échanges maritimes ont multiplié par trois depuis 1990 en volume. Alors nous pouvons nous demander en quoi les mers et les océans sont-ils au cœur de la mondialisation. La mondialisation est les création de liens et la hiérarchisation des échanges et des pays à l'échelle mondiale. Dans un premier temps...

A EVITER

Au jour d'aujourd'hui = aujourd'hui aujourd'hui = à ce jour de ce jour à ce jour...

C'est pas cher = c'est moins onéreux / c'est bon (meilleur) marché

Les coûts sont moins chers = ils sont réduits....

C'est trop cher = hors de prix

Il y a....

Les mers et les océans constituent un espace de ressources de nombreuses activités économiques. La possession de nombreux territoires d'outre-mer, parmi lesquels la Martinique, la Guadeloupe, La Réunion, la Guyane, fait de France la 2e plus Vaste zone économique exclusive du monde et lui donne une grande diversité de ressources halieutiques. La France est ainsi présente sur quasiment toutes les mers du monde. Les délimitations de son **espace maritime** sont encore parfois contestées (Clipperton, Tromelin).

Des zones de pêche sont exploitées non seulement au large du territoire métropolitain, mais aussi dans tous les océans du monde ; le sous-sol des espaces maritimes français est aussi source de richesses constituant un atout géostratégique comme les hydrocarbures (gisement pétrolier offshore au large de la Guyane) et les minéraux rares (océan Pacifique). L'immensité de ses espaces maritimes constitue un atout pour la France. Elle bénéficie ainsi d'une implantation stratégique sur les routes maritimes les plus fréquentées du monde (rail de Ouessant en Manche, canal du Mozambique) profitant à ses **activités** marchandes ou de défense (10 bases navales françaises).

La maritimisation de l'économie française s'est accentuée avec la mondialisation. **L'ouverture du territoire** sur l'Océan Atlantique, la Manche, la mer du Nord et la mer Méditerranée est un atout le développement de l'activité portuaire. Parmi les 66 ports français, Le Havre sur la Manche (premier port français pour le trafic de conteneurs) et Marseille ont un trafic annuel supérieur à 60 millions de tonnes et sont les principaux ports d'importation d'hydrocarbures en France. Les ports français sont connectés aux routes maritimes majeures qui parcourent la Manche (détroit du Pas-de-Calais), l'Atlantique et la Méditerranée (détroit de Gibraltar et canal de Suez). Bien que la France occupe une place modeste dans la navigation mondiale, elle est le siège d'une grande firme transnationale spécialisée dans le transport maritime : la CMA-CGM, basée à Marseille, est le leader mondial du transport en porte-conteneurs.

Les mers et les océans constituent un espace de ressources de nombreuses activités économiques. La possession de nombreux **territoires d'outre-mer**, parmi lesquels la Martinique, la Guadeloupe, La Réunion, la Guyane, fait de France la 2e plus Vaste **zone économique exclusive** du monde et lui donne une grande diversité de ressources halieutiques. La France est ainsi présente sur quasiment toutes les mers du monde. Les délimitations de son **espace maritime** sont encore parfois contestées (Clipperton, Tromelin).

Des zones de **pêche** sont exploitées non seulement au large du territoire métropolitain, mais aussi dans tous les océans du monde ; le **sous-sol** des espaces maritimes français est aussi source de richesses constituant un atout géostratégique comme les hydrocarbures (gisement pétrolier offshore au large de la Guyane) et les minéraux rares (océan Pacifique). L'immensité de ses espaces maritimes constitue un atout pour la France. Elle bénéficie ainsi d'une **implantation stratégique** sur les routes maritimes les plus fréquentées du monde (rail de Ouessant en Manche, canal du Mozambique) profitant à ses **activités** marchandes ou de défense (10 bases navales françaises).

La maritimisation de l'économie française s'est accentuée avec la mondialisation. **L'ouverture du territoire** sur l'Océan Atlantique, la Manche, la mer du Nord et la mer Méditerranée est un atout le développement de l'**activité portuaire**. Parmi les 66 ports français, Le Havre sur la Manche (premier port français pour le trafic de conteneurs) et Marseille ont un trafic annuel supérieur à 60 millions de tonnes et sont les principaux ports d'importation d'hydrocarbures en France. Les ports français sont **connectés aux routes maritimes majeures** qui parcourent la Manche (détroit du Pas-de-Calais), l'Atlantique et la Méditerranée (détroit de Gibraltar et canal de Suez). Bien que la France occupe une place modeste dans la navigation mondiale, elle est le siège d'une grande firme transnationale spécialisée dans le transport maritime : la CMA-CGM, basée à Marseille, est le leader mondial du transport en porte-conteneurs.

En reprenant le découpage du texte, on obtient ça.....

I – L'espace maritime de la France

1 – La ZEE

Métropolitaine

Outre mer

II – les activités associées

1 – les ressources

Zones de pêche

Hydrocarbures

Minérais

2 – implantation stratégique

Connexion aux routes

III – ouverture du territoire

1 – l'activité portuaire

Le Havre

Marseille

CMA CGM

2 – connexion aux routes maritimes

.... mais ce n'est pas satisfaisant.....

Donc il faut le revoir comme cela, par exemple :

Le territoire métropolitain

I – L'espace maritime de la France

La ZEE donnée par le territoire métropolitain

Les DROM et leur ZEE

Les autres territoires et leur ZEE

II – les activités associées

Zones de pêche

Hydrocarbures

Minéraux

III – ouverture du territoire

Le Havre premier port conteneur français

Marseille 2eme port siège de la CMA CGM

Les routes maritimes majeures

Mers et océans, enjeux de puissance pour la France



Le territoire métropolitain

I – L'espace maritime de la France



La ZEE française



Les DROM



Les autres territoires
contestations



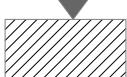
II – les activités associées



Zones de pêche



Hydrocarbures



Minerais

III – ouverture du territoire



Le Havre premier port conteneur français

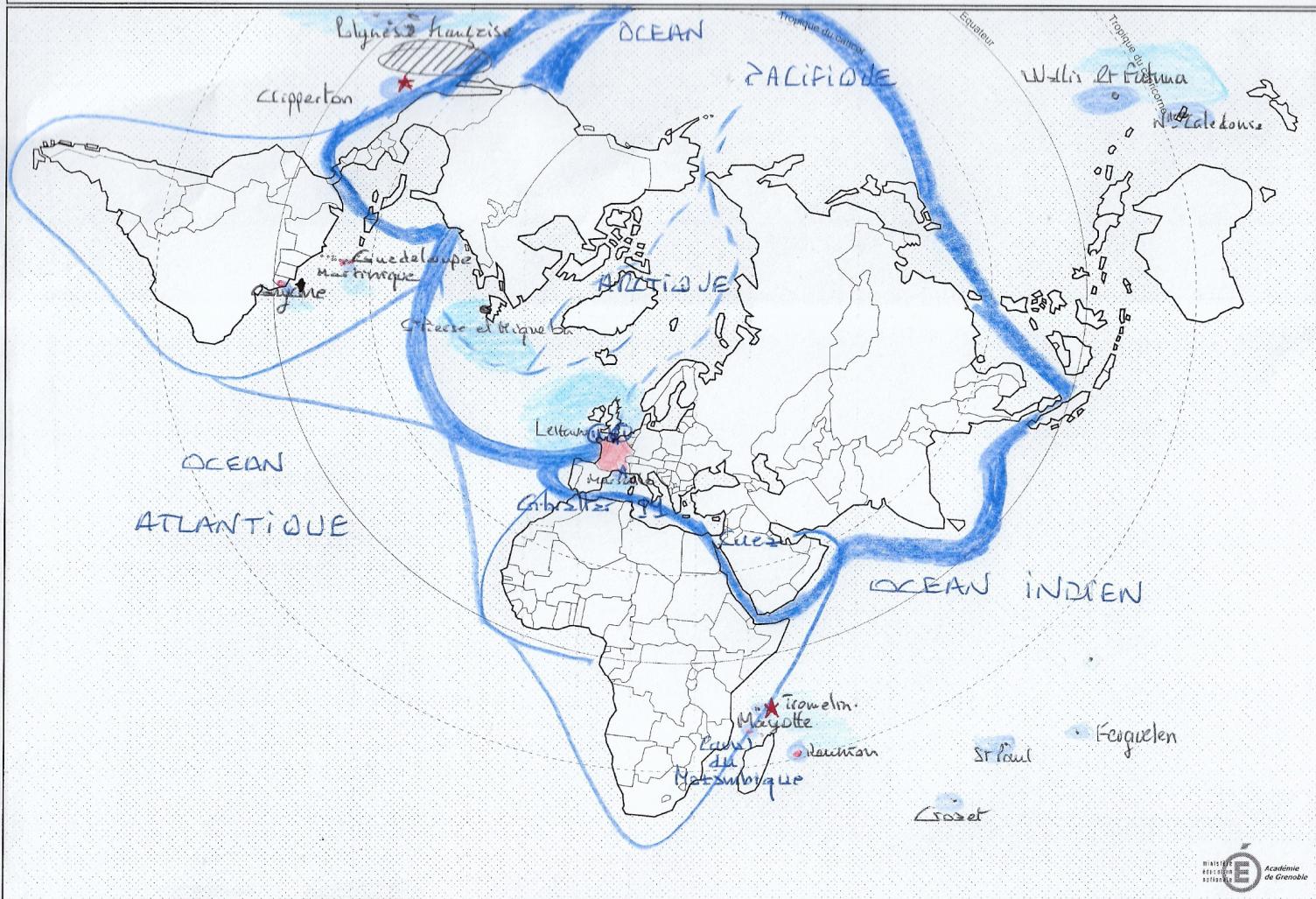


Marseille 2eme port siège de la CMA CGM



Les routes maritimes majeures
et secondaires

Titre : MERS ET OCEANS, ENSENNS DE PUISSANCE POUR LA FRANCE

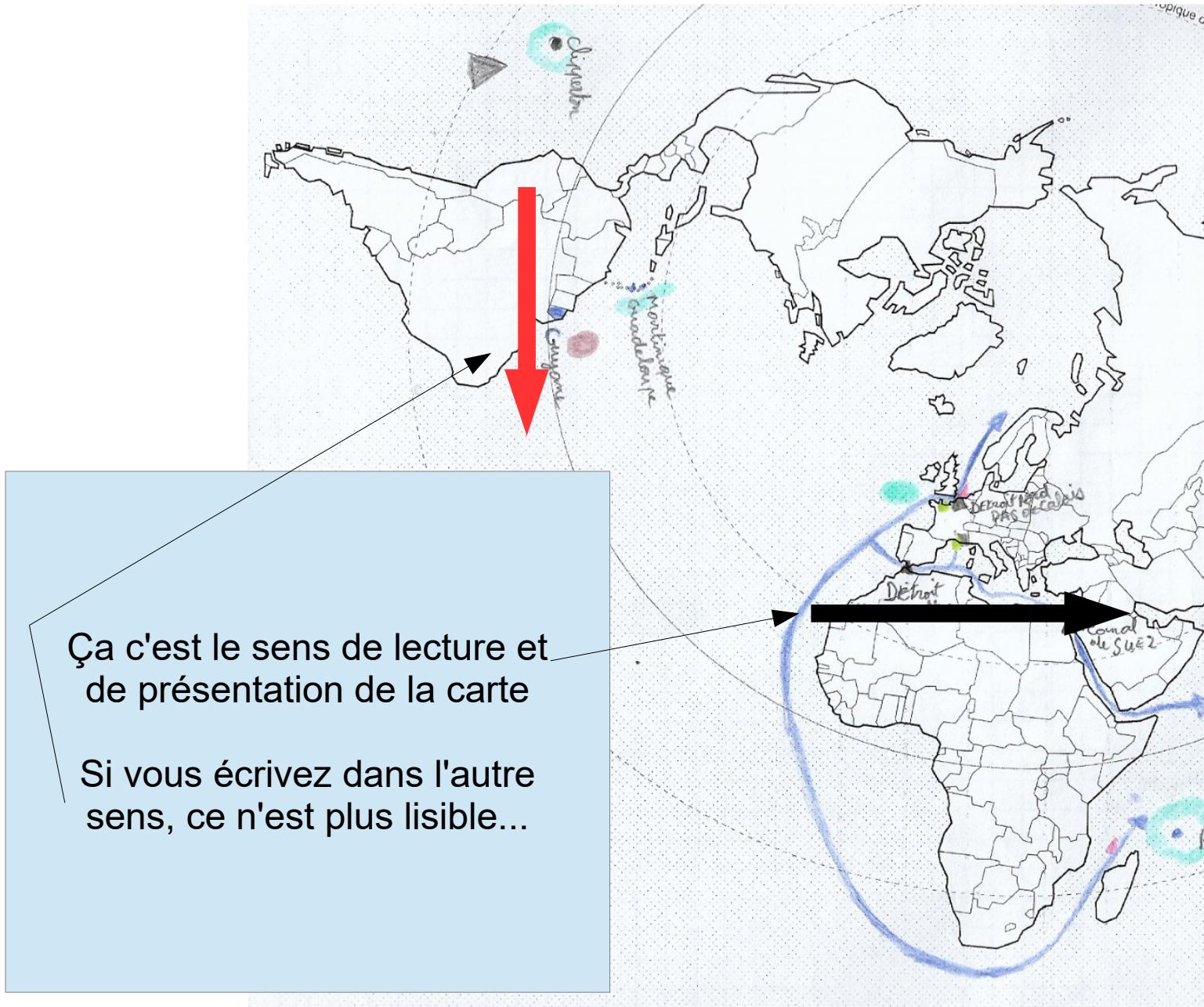


Mer Méditerranée

① détroit du Pas de Calais

④ Rail d'escant

EXEMPLES



Incompréhensible... !! Improbable !!

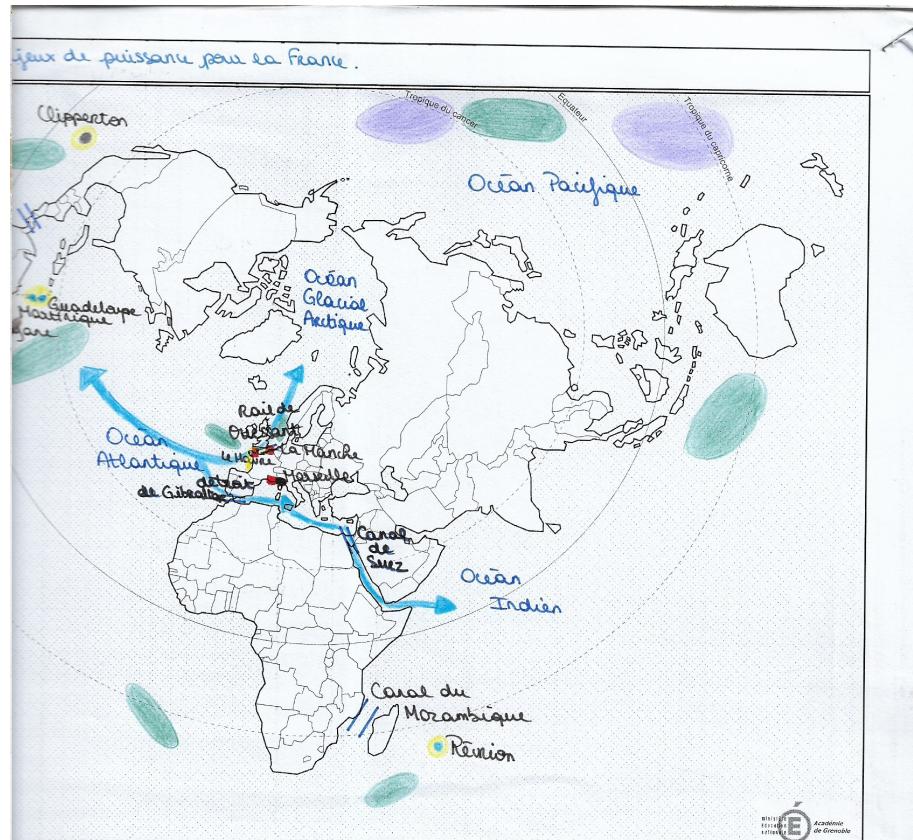
Il y a des élèves qui font exactement ce qu'on leur demande...

Titre

Indications graphiques

Légende organisée

.... ouaou !



nce dans le monde

Her

Régions d' grote Mer (DROM)

student à l'ital

II. Les Ressources

1.1. Différents types

- Hydrocarbures
 - zones de pêche
 - ZEE

III. Maximisation du commerce

1. Échanges internationaux

- FTN
 - ports français