

Au cœur de la mondialisation

La mondialisation est la mise en relation des différentes parties du monde grâce à la multiplication des échanges de marchandises, de capitaux, de personnes et d'informations, à l'échelle mondiale.

Ce processus a commencé dès le XV^{ème} siècle lorsque les Européens découvrent les Nouveaux Mondes, puis au XIX^{ème} siècle avec la colonisation de l'Afrique et de l'Asie par l'Europe. Cependant, la mondialisation s'est accélérée au XX^{ème} siècle avec :

- La conteneurisation (années 1970)
- Le développement des FTN (années 1980)
- Le développement des NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication, années 1990)

80% des marchandises sont échangées à la surface des mers et des océans. On parle de « maritimisation » des économies. Les océans sont aussi traversés en profondeur par des câbles sous-marins qui font circuler l'information.

Des espaces très convoités

Mers et océans recèlent d'immenses richesses halieutiques (liées à la pêche) aujourd'hui surexploitées, et des richesses énergétiques (gaz, pétrole, métaux, courants et hydroliennes) qui génèrent des pollutions graves (marées noires).

Les ports s'installent dans des sites naturels abrités (baie, golfe). Pour accueillir les navires et les marchandises, des bassins sont creusés, des quais sont aménagés. Parfois, des usines sont construites, formant des ZIP (Zones industrialo-portuaires). Avec l'essor du commerce maritime et le gigantisme naval, les ports se déplacent vers l'aval des estuaires, ils sortent donc des baies pour rejoindre les eaux profondes où de nouveaux aménagements (terre-pleins, îles artificielles) ont été édifiés.

- Les ports sont les lieux privilégiés d'importation et d'exportation des marchandises.
- Ce sont aussi des lieux de production qui transforment ces matières premières (raffinage du pétrole, production d'acier). On parle de ZIP (zone industrialo-portuaire).
- Ports et littoraux sont des zones de contact – ou interface – entre le domaine maritime (avant-pays) et un hinterland (arrière-pays). Ils connectent entre eux tous les moyens de transport : navigation maritime, navigation fluviale, axes routiers, axes ferrés, oléoducs... On parle de carrefour multimodal.

Depuis des siècles, les ports se concurrencent : aujourd'hui, les échanges se concentrent dans quelques grandes façades portuaires. Les ports d'Asie pacifique connaissent la plus forte croissance.

Des conflits naissent entre les États pour la souveraineté de zones océaniques et l'extension de leurs ZEE (Zone économique exclusive, rayon de 370km). Cela survient pour des raisons économiques ou militaires.

Légende de la carte

Mers et océans

Lignes imaginaires

Principales routes maritimes

Passages transocéaniques

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a. Canal de Panama | g. Détroit de Bab-el-Mandeb |
| b. Détroit de Béring | h. Détroit d'Ormuz |
| c. Détroit du Pas-de-Calais | i. Détroit de Malacca |
| d. Détroit de Gibraltar | j. Cap de Bonne Espérance |
| e. Détroit du Bosphore | k. Cap Horn |
| f. Canal de Suez | |

Principaux ports

- | | |
|------------------------|----------------------|
| 1. Los Angeles (EUA) | 9. Hambourg (ALL) |
| 2. San Francisco (EUA) | 10. Singapour (SIN) |
| 3. Miami (EUA) | 11. Hong Kong (CHI) |
| 4. Houston (EUA) | 12. Shanghai (CHI) |
| 5. Boston (EUA) | 13. Pusan (COR.S) |
| 6. New York (EUA) | 14. Tokyo (JAP) |
| 7. Anvers (BEL) | 15. Osaka-Kobe (JAP) |
| 8. Rotterdam (PB) | |

Façades maritimes

- A. Côte Ouest des EUA
- B. Golfe du Mexique
- C. Côte Est des EUA
- D. Northern Range
- E. Asie de l'Est