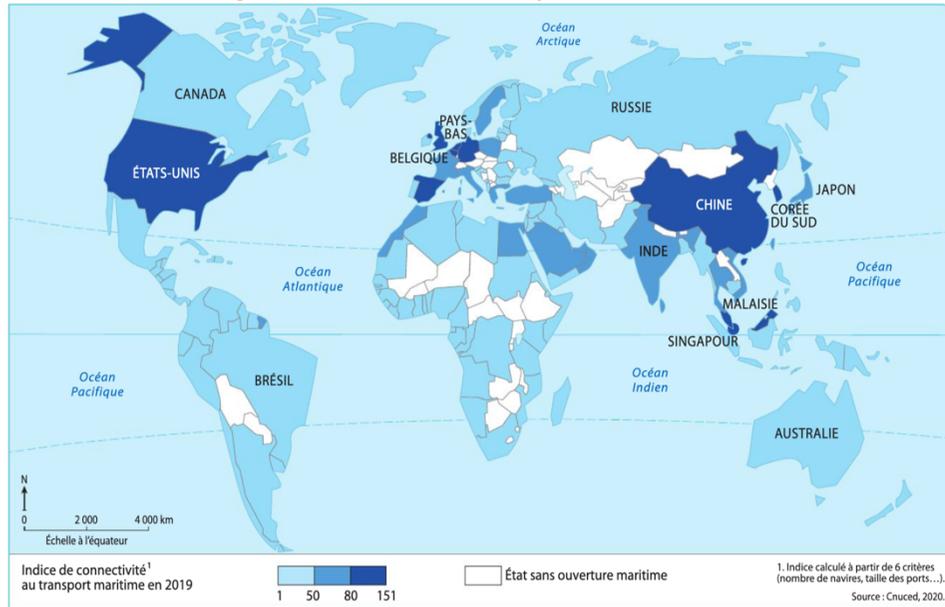


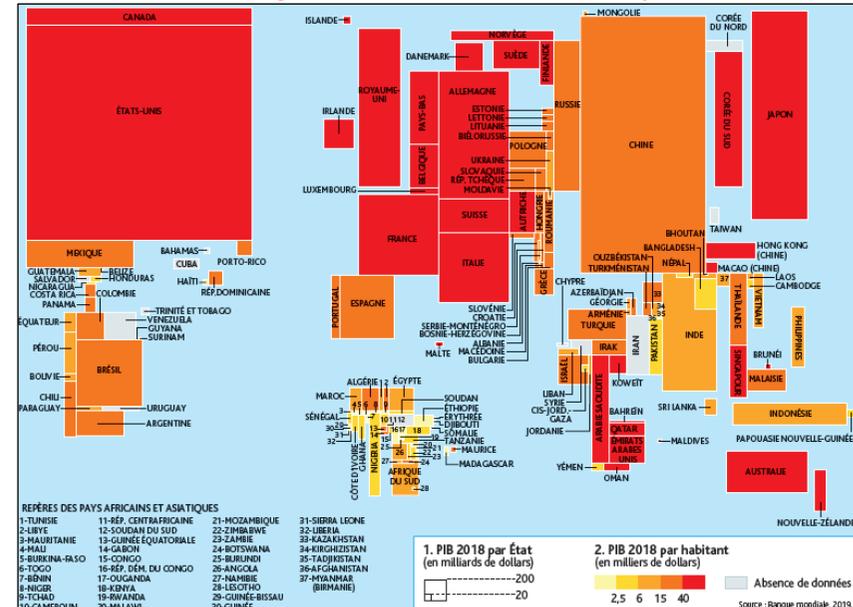
ÉVALUATION - ANALYSE DE DEUX DOCUMENTS

SUJET : LE COMMERCE MARITIME, SYMBOLE DE L'INÉGALE INTÉGRATION DANS LA MONDIALISATION

Document 1 : L'inégale connexion aux transports maritimes



Document 2 : Des inégalités de richesse : PIB et PIB par habitant



Consigne

En analysant les documents, vous montrerez si l'intégration des États dans le commerce maritime mondial dépend seulement de leur niveau de richesse. Vous porterez un regard critique sur les documents.

Coups de pouce

- en introduction, pensez à présenter les documents puis à annoncer le plan que vous aurez trouvé
- dans le développement, pensez à :
 - décrire les documents (figurés, couleurs, chiffres) et à localiser les éléments que vous mentionnez
 - mobiliser des connaissances tirées de la leçon pour expliquer ce que vous constatez
 - critiquer les documents :
 - des critiques positives, soulignant les qualités des documents car il y en a forcément !
 - des critiques négatives car elles existent aussi...

PISTES DE CORRECTION - ANALYSE DE DEUX DOCUMENTS
SUJET : DES TERRITOIRES INÉGALEMENT INTÉGRÉS DANS LA MONDIALISATION

Introduction

Le **premier document** est un planisphère représentant l'indice de connectivité aux transports maritimes, calculé à partir de six critères comme le nombre de navires, la taille des ports... Cet indice est ici représenté par un dégradé de bleu. Le planisphère a été produit en 2019 par la CNUCED, la Commission des Nations unies sur le commerce et le développement. Le **second document** est aussi un planisphère mais avec une représentation particulière puisqu'il s'agit d'une carte par anamorphose. Les États sont simplifiés sous la forme de quadrilatères et leur taille est proportionnelle au PIB par État (avec la taille des États). Le PIB par habitant dans chaque État est tracé avec un dégradé allant du jaune clair au rouge. La carte a été produite par la Banque mondiale, à partir de données de 2018.

Nous montrerons donc que le niveau de richesse est le facteur essentiel d'intégration dans la mondialisation (I). Nous verrons ensuite qu'il n'est pas leur seul facteur et qu'il en existe d'autres (II).

I. Le niveau de richesse est le facteur essentiel pour expliquer l'intégration dans la mondialisation

A. Sur le **document 1**, les États en bleu foncé ont un indice de connectivité très élevé (compris entre 80 et 151). Ces États se concentrent en Amérique du Nord (États-Unis), en Europe (Espagne, Allemagne, Royaume-Uni...) et en Asie pacifique (Chine, Corée du Sud). Ils correspondent à ce que Kenichi Ohmae appelait, dans les années 1980, la Triade, c'est-à-dire les trois pôles majeurs de l'économie mondiale. Depuis quarante ans donc, ce sont les États les mieux intégrés au commerce maritime mondial car ils concentrent les plus grandes façades maritimes et les plus grands ports (Shanghai sur le littoral chinois, Rotterdam sur le littoral d'Europe du Nord, New York ou Los Angeles sur les deux façades maritimes des États-Unis). Dans ces régions, on trouve les grands accords régionaux mondiaux, les mieux intégrés à la mondialisation : l'Union européenne, l'ACEUM... Ces États correspondent aussi aux États les plus riches de la planète. Sur le **document 2**, ils sont tracés avec de grands quadrilatères rouges (soit un PIB par habitant supérieur à 40 000 dollars par an). La richesse de ces États leur permet d'aménager de vastes ports mais aussi de payer des produits qu'ils importent. De plus, les exportations qu'ils réalisent contribuent à leur richesse nationale puis individuelle.

B. Sur le **document 1**, certains États sont coloriés en bleu clair (indice de connectivité compris entre 1 et 50, c'est-à-dire le plus faible). Ces États se concentrent en Afrique (Tanzanie, Côte d'Ivoire), en Asie du Sud (Bangladesh, Myanmar) et en Amérique latine (Équateur, Panama). Sur le **document 2**, ces États sont représentés sous la forme de tout petits quadrilatères (leur PIB national est inférieur à 20 milliards de dollars annuels). Ce sont donc les États les moins riches de la planète : certains font partie des pays les moins avancés (33 sur les 47 PMA se situent en Afrique, les autres sont en Asie du Sud). Dans ces États, les ressources financières manquent pour financer les infrastructures portuaires et pour acheter des produits étrangers. Enfin, leurs exportations sont souvent limitées à des produits agricoles et/ou des ressources énergétiques dont les cours fluctuent beaucoup.

C. Le **document 2** est une carte par anamorphose : la superficie des États est donc proportionnelle à leur PIB, ce qui permet de voir les éléments rapidement et de faire des comparaisons. De plus, le dégradé de couleurs choisi par le cartographe pour le PIB annuel par habitant est logique. Cela dit, les données sont déjà anciennes (2018) : elles ne tiennent notamment pas compte de la pandémie de Covid-19 (2020) et de l'invasion russe de l'Ukraine (2022), qui ont ralenti le commerce mondial.

II. Mais il n'est pas le seul critère d'explication : il existe de nombreux autres facteurs d'intégration

A. Sur le **document 1**, des États sont restés en blanc : ce sont les États enclavés, c'est-à-dire des États situés au centre de continents, totalement entourés d'États limitrophes et ne disposant pas d'une façade maritime ni d'un port. Parmi ces États, on trouve la Suisse, la Mongolie, le Kazakhstan, le Mali, le Niger, le Tchad ou la Bolivie. Ces États ont pourtant des niveaux de richesse différents : dans le **document 2**, on constate que le PIB de la Suisse dépasse les 1 000 milliards de dollars annuels alors que celui de la Mongolie est inférieur à 20 milliards de dollars. Ainsi, la richesse ne suffit pas elle toute seule à expliquer l'intégration dans le commerce mondial.

B. D'autres facteurs doivent être avancés. Sur le [document 1](#), on voit que la Bolivie est coloriée en blanc : elle est un État enclavé. Sur le [document 2](#), on constate que son PIB national est faible (autour de 20 milliards de dollars), comme son PIB par habitant (compris entre 6 000 et 15 000 dollars). Pourtant, la Bolivie exporte ses ressources en hydrocarbures et ses ressources minières (lithium) grâce à un corridor de développement aménagé avec le Brésil afin que les ressources boliviennes puissent atteindre les ports brésiliens donc les routes maritimes mondiales. La proximité ou l'éloignement des grandes routes maritimes mondiales est déterminant. D'après le [document 2](#), le PIB dépasse de l'Australie dépasse les 1 600 milliards de dollars et son PIB par habitant est supérieur à 40 000 dollars annuels. Elle est donc un pays riche. Pourtant, son indice de connectivité, visible sur le [document 1](#), est faible (entre 0 et 50) : le pays est colorié en bleu clair car il est éloigné des grandes routes maritimes mondiales qui passent plus au nord, vers Singapour. Enfin, le risque-pays est le dernier facteur à considérer, quel que soit le niveau de richesse. Les États dont la situation géopolitique est très instable ont une faible connectivité au commerce maritime : des pays en guerre comme la Syrie, l'Ukraine ou la Libye ; des pays concernés par des actes de piraterie dans leurs eaux nationales comme la Somalie...

C. Le [document 1](#) propose un dégradé de bleu, ce qui est pertinent pour représenter l'inégale connexion au commerce maritime. Comme pour l'autre document, celui-ci a été produit par un cartographe européen car il est européocentré. Cependant, les données sont anciennes et les noms des océans devraient être écrits en majuscules.

Conclusion

Nous avons donc montré que l'intégration au commerce maritime mondial s'explique essentiellement par le niveau de richesse : les États les plus riches sont les mieux intégrés au commerce maritime mondial et inversement. Mais cette corrélation n'est pas systématique, ce qui prouve qu'il existe en réalité bien d'autres facteurs : la localisation par rapport à la mer, la stabilité géopolitique...

La confrontation de ces deux planisphères nous permet donc de mettre en évidence la diversité et la complexité des facteurs géoéconomiques et géopolitiques expliquant l'intégration et la marginalisation des États dans la mondialisation commerciale.

À ce stade de la réflexion, il serait légitime de s'interroger sur le rôle joué par les facteurs d'intégration et de marginalisation des territoires dans la mondialisation à d'autres échelles géographiques, comme celle des quartiers au sein d'une métropole.