

Doc 2 p. 272

Les transports maritimes au cœur de la mondialisation

Jamais autant de marchandises n'ont été acheminées par voie maritime : un peu plus de 9 milliards de tonnes en 2012 !

La spécialisation des navires – pétroliers et vraquiers pour les matières premières, porte-conteneurs pour les autres marchandises – a pour 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. Les faibles coûts, la régularité et la fiabilité caractérisent ce transport maritime.

En assurant plus de 80 % des échanges mondiaux en volume, ils constituent aujourd'hui, par le biais de la conteneurisation, l'épine dorsale de la mondialisation. Elle se joue principalement à trois, entre l'Asie orientale, l'Amérique du Nord et l'Europe, ce qui confère aux routes maritimes qui les relient une importance capitale.

- D'après Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique* n° 8104, mars-avril 2015.

Doc 4 p. 273

Canaux et détroits, un enjeu majeur

Les détroits et les canaux représentent des espaces bien particuliers au sein de l'immensité maritime. Ces zones de resserrement des routes maritimes s'imposent à la navigation, sous peine d'un allongement considérable des distances à parcourir, et deviennent dès lors des endroits où se concentrent navires et cargaisons. En nombre limité, essentiels à la fluidité des échanges, ils sont chargés d'un potentiel géostratégique considérable et concentrent les enjeux qui se posent au commerce international par voie de mer. La mise en service d'un nombre toujours plus grand de navires et l'augmentation rapide de la taille des porte-conteneurs ne vont pas sans poser des interrogations.

Le système de navigation apparaît en effet globalement saturé et devient un frein au développement des échanges mondiaux. De plus, l'accroissement de la circulation maritime dans ces espaces limités génère des risques supplémentaires.

■ Romuald Lacoste, « Détroits et canaux, un enjeu stratégique majeur », *TDC*, n° 954, « Le commerce maritime », CNDP, avril 2008.

Doc 6 p. 274

Les ports doivent s'adapter

La taille des porte-conteneurs augmentant, les ports doivent s'adapter. Les nouveaux porte-conteneurs ont besoin de chenaux d'accès¹ plus profonds. Se pose ensuite le problème de la hauteur des navires pour les portiques² mais aussi pour les ponts sous lesquels ces navires doivent passer. La largeur des navires et des portiques est un autre facteur à prendre en compte. La largeur des plus grands porte-conteneurs est actuellement de 59 mètres. Aujourd'hui les très grands porte-conteneurs ne peuvent donc faire escale que dans une poignée de ports transformés en hub, ce qui implique une réorganisation du trafic avec des navires de taille moyenne vers les ports secondaires.

■ D'après *L'Atlas économique de la mer, Le Marin*,
Hors série, 2016.

1. Voie d'accès au port dans laquelle un navire dispose d'une plus grande profondeur d'eau.
2. Grue spécialisée dans le chargement et déchargement des conteneurs.

Doc 2 p. 276

Tensions en mer de Chine

La mer de Chine méridionale est devenue en ce début du XXI^e siècle un foyer de tensions militaires. En effet, selon le droit de la mer, chaque pays dispose d'une zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins au-delà de ses côtes. À l'intérieur de cette zone, la navigation internationale est autorisée mais l'exploitation des ressources halieutiques, minérales et énergétiques est exclusivement réservée au pays qui la possède.

Or, en mer de Chine méridionale, ces ZEE sont d'autant plus convoitées qu'elles contiennent de riches gisements de pétrole et de gaz, plus particulièrement aux environs des îles Spratleys, et se situent sur des voies maritimes parmi les plus fréquentées du monde.

■ Cécilia Nantier, « Tensions belliqueuses en mer de Chine », www.herodote.net, octobre 2015.

Doc 5 p. 277

L'Arctique, un nouvel espace maritime à exploiter

Les compagnies pétrolières ne devraient pas forer dans les eaux de l'Arctique : le risque d'une marée noire dans cet environnement sensible est bien trop élevé. Ce n'est pas une association écologiste qui le dit, mais Christophe de Margerie, le P.-D.G. de Total, en 2012.

« Du pétrole sur le Groenland, ce serait un désastre. Une fuite causerait trop de dommages à l'image de la compagnie », a-t-il expliqué.

L'Arctique pourrait renfermer 20 % des réserves de pétrole et de gaz non encore découvertes. Et la fonte accrue de la banquise rend la région de plus en plus accessible.

- D'après « Le P.-D.G. de Total alerte sur les risques des forages en Arctique », www.lemonde.fr,

26 septembre 2012.

Doc 8 p. 278

Ces navires étrangers qui pillent les eaux malgaches

Il y a 10 ans, Maicon Ratsiraka et ses deux frères pêchaient 60 kg de sardines par semaine, ce qui pouvait leur rapporter jusqu'à 370 \$.

Aujourd'hui, il ne peut plus s'aventurer à plus de 3 kilomètres au large des côtes, là où se concentrent d'importants bancs de sardines et de crevettes. S'il le fait, son bateau risque d'être arraisonné¹, voire attaqué par les navires de pêche chinois, thaïlandais et sud-coréens qui braconnent² autour de Madagascar. Depuis janvier 2015, sa prise hebdomadaire lui rapporte à peine 57 \$.

La pêche illégale à laquelle se livrent les chalutiers étrangers menacerait les moyens d'existence d'environ 100 000 personnes.

■ D'après Wonder Chinhuru, « L'industrie de la pêche malgache ravagée par le pillage étranger », www.equaltimes.org, 23 mars 2015.

1. Arrêter un bateau pour le contrôler.
2. Pêchent illégalement.

Doc 10 p. 279

Les océans, espace de régulation climatique

Les courants marins jouent un rôle majeur dans la régulation thermique de la planète. Ils opèrent des transferts d'énergie des hautes latitudes vers les basses latitudes et inversement. On perçoit le rôle climatique des océans en comparant des régions de même latitude bordées par des courants de températures différentes, comme c'est le cas de part et d'autre de l'Atlantique, entre le Nord-Est américain (courant froid) et l'Europe occidentale (courant chaud).

Le changement climatique semble avoir un impact sur la circulation océanique. Ainsi, la libération d'eaux froides dans l'Atlantique Nord, consécutive à la fonte de la banquise arctique, entraîne un affaiblissement des effets adoucissants du Gulf Stream sur le climat de l'Europe occidentale... qui pourrait se refroidir dans un contexte de réchauffement du climat de la planète.

- D'après Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore,
« Géographie des espaces maritimes »,
Documentation photographique n° 8104, mars-avril 2015.

Leçon

Mers et océans : un monde maritimisé

➤ *Pourquoi les mers et les océans sont-ils des espaces au cœur de la mondialisation ?*

A Des espaces majeurs de circulation et d'échanges

1. L'essor du commerce maritime

- L'espace maritime mondial est un espace de circulation essentiel pour le commerce. Le transport maritime assure aujourd'hui plus de 80 % des flux de marchandises. Il offre de plus grosses capacités, des coûts plus faibles et une plus grande régularité sur les longues distances que les autres modes de transport.

2. Un réseau mondial

- Les flux de marchandises suivent des routes maritimes organisées et sécurisées qui relient les 3 pôles majeurs de l'économie mondiale : l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie orientale. 75 % des échanges se font entre ces **façades maritimes**, qui concentrent les infrastructures

Chapitre 13 – Mers et océans : un monde maritimisé

portuaires les plus performantes et accueillent les grandes compagnies maritimes. Néanmoins, les routes maritimes Nord-Sud et Sud-Sud ne cessent de progresser.

3. Des évolutions permanentes

- Depuis les années 1950, les flottes commerciales, les ports, mais aussi les passages transocéaniques doivent se transformer pour répondre à la croissance continue des échanges maritimes. La « révolution de la **conteneurisation** » et la course au gigantisme nécessitent des investissements considérables.

B Des espaces sous tension

1. Des ressources convoitées

- Aujourd'hui, 10 % à 12 % de la population mondiale dépendent de la pêche et de l'aquaculture pour leur subsistance. L'augmentation de la demande de produits de la mer est mondiale. Menacées de disparition à cause de leur surexploitation, les **ressources halieutiques** deviennent des objets de conflits entre pays en développement et pays développés ou émergents. Parmi les 10 premiers pays producteurs, certains – comme la Chine, le Japon ou le Pérou – n'hésitent pas à

envoyer très loin de véritables usines flottantes, fragilisant par ailleurs la pêche traditionnelle locale.

- Les océans offrent un formidable potentiel énergétique. Les hydrocarbures offshore constituent près de 1/3 de la production mondiale de pétrole et de gaz. Les océans offrent de véritables promesses en matière d'énergies renouvelables.

2. Conflits territoriaux et sécurité en mer

- Des règles internationales permettent de définir les espaces maritimes territoriaux, mais les délimitations des ZEE sont contestées dans de nombreuses régions. Les conflits maritimes sont souvent la prolongation de conflits terrestres entre États, associés à une volonté d'accéder à de nouvelles ressources.

C Des espaces riches mais menacés

1. Des océans vitaux pour l'humanité...

- Les espaces marins couvrent plus de 70 % de la surface du globe. Ce sont des régulateurs climatiques et des réservoirs de biodiversité essentiels pour notre planète. Ils sont également complémentaires des

Chapitre 13 – Mers et océans : un monde maritimisé

espaces terrestres pour les ressources énergétiques et alimentaires qu'ils procurent aux populations.

2. ... mais dégradés par la surexploitation

- Cependant, ils sont menacés par les activités humaines : 80 % de la pollution et de la dégradation des mers et des côtes proviennent de sources et d'activités terrestres, les 20 % restant des bateaux et plateformes offshore. À cette pollution chronique s'ajoutent des pollutions accidentelles majeures comme l'explosion de plateforme pétrolière Deep Water Horizon dans le golfe du Mexique en 2010.

Vocabulaire

- Biodiversité

Diversité du vivant.

- Conteneurisation

Fait de transporter des marchandises dans des conteneurs.

- Énergie renouvelable

Énergie tirée de ressources naturelles inépuisables (vent, soleil, chaleur de la terre), ou encore de végétaux.

- Façade maritime

Région littorale formée de plusieurs grands ports proches.

- Hydrocarbures offshore

Pétrole ou gaz sous-marins.

- Ressources halieutiques

Ressources de la pêche.

Chapitre 13 – Mers et océans : un monde maritimisé

- ZEE (Zone économique exclusive)

Espace maritime sur lequel un État possède des droits d'exploitation et d'usage des ressources. Une ZEE s'étend jusqu'à 370 km d'un littoral, voire 648 km en cas d'extension.

Doc 1 p. 286

C'est une question complètement inconnue du grand public et pourtant stratégique : l'extension du plateau continental¹ français, qui doit permettre à la France d'accroître ses ressources pétrolières, minières et minérales issues du sol sous-marin.

En vertu de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay, 1982), les États côtiers peuvent revendiquer le contrôle et l'exploitation des ressources naturelles du sol et du sous-sol de la haute mer.

La France dispose du deuxième espace maritime au monde. Elle voudrait étendre ses droits souverains sur 2 millions de km² supplémentaires.

En jeu : l'exploration et l'exploitation d'hydrocarbures (en Guyane ou en Nouvelle-Calédonie), ou de métaux, pour certains très rares (en Polynésie française ou à Wallis-et-Futuna).

- D'après Audrey Garric, « Les fonds marins, une opportunité pour lutter contre la crise ? », www.lemonde.fr,

9 octobre 2013.

Chapitre 13 – Mers et océans : un monde maritimisé

1. Dans cette zone, les États disposent de droits dits souverains – que l'on ne peut leur retirer en tant qu'États. Elle constitue la limite maximale de la ZEE.