



COURS PI

☆ *L'école sur-mesure* ☆

de la Maternelle au Bac, Établissement d'enseignement
privé à distance, déclaré auprès du Rectorat de Paris

**Terminale - Module 4 - Dynamiques territoriales et maritimes
de la mondialisation**

Histoire-Géographie

v.5.1



- ✓ **Guide de méthodologie**
pour appréhender notre pédagogie
- ✓ **Leçons détaillées**
pour apprendre les notions en jeu
- ✓ **Exemples et illustrations**
pour comprendre par soi-même
- ✓ **Prolongement numérique**
pour être acteur et aller + loin
- ✓ **Exercices d'application**
pour s'entraîner encore et encore
- ✓ **Corrigés des exercices**
pour vérifier ses acquis

www.cours-pi.com

Paris & Montpellier



EN ROUTE VERS LE BACCALAURÉAT

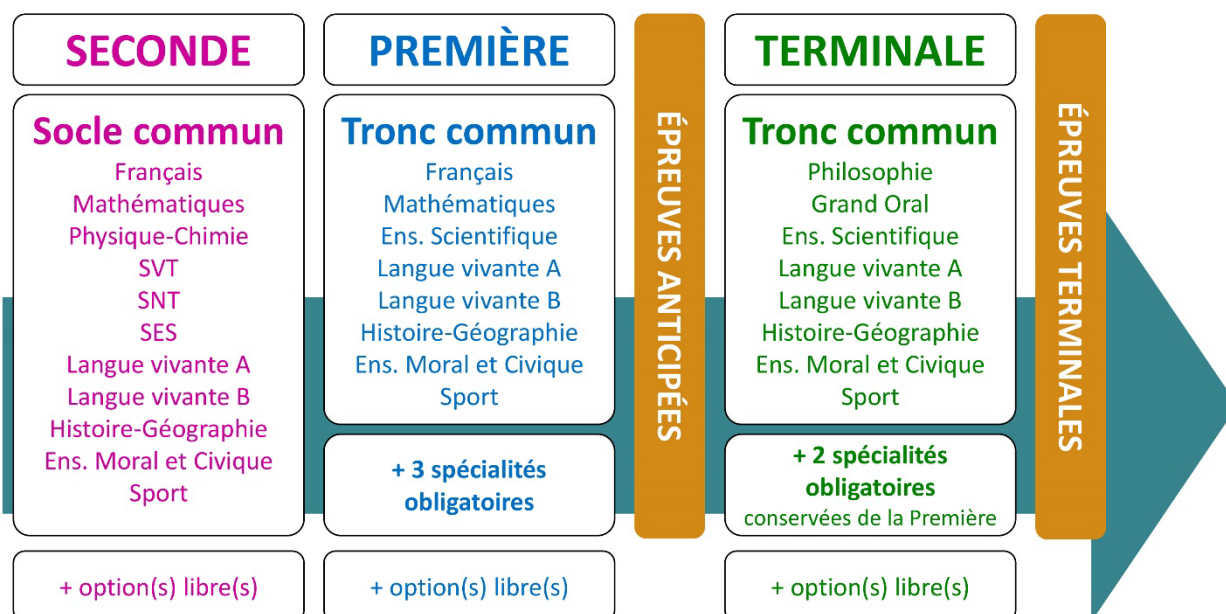
Comme vous le savez, la **réforme du Baccalauréat** est entrée en vigueur progressivement jusqu'à l'année 2021, date de délivrance des premiers diplômes de la nouvelle formule.

Dans le cadre de ce nouveau Baccalauréat, **notre Etablissement**, toujours attentif aux conséquences des réformes pour les élèves, s'est emparé de la question avec force **énergie** et **conviction** pendant plusieurs mois, animé par le souci constant de la réussite de nos lycéens dans leurs apprentissages d'une part, et par la **pérennité** de leur parcours d'autre part. Notre Etablissement a questionné la réforme, mobilisé l'ensemble de son atelier pédagogique, et déployé tout **son savoir-faire** afin de vous proposer un enseignement tourné continuellement vers l'**excellence**, ainsi qu'une scolarité tournée vers la **réussite**.

- Les **Cours Pi** s'engagent pour faire du parcours de chacun de ses élèves un **tremplin vers l'avenir**.
- Les **Cours Pi** s'engagent pour ne pas faire de ce nouveau Bac un diplôme au rabais.
- Les **Cours Pi** vous offrent **écoute** et **conseil** pour coconstruire une **scolarité sur-mesure**.

LE BAC DANS LES GRANDES LIGNES

Ce nouveau Lycée, c'est un enseignement à la carte organisé à partir d'un large tronc commun en classe de Seconde et évoluant vers un parcours des plus spécialisés année après année.



CE QUI A CHANGÉ

- Il n'y a plus de séries à proprement parler.
- Les élèves choisissent des spécialités : trois disciplines en classe de Première ; puis n'en conservent que deux en Terminale.
- Une nouvelle épreuve en fin de Terminale : le Grand Oral.
- Pour les lycéens en présentiel l'examen est un mix de contrôle continu et d'examen final laissant envisager un diplôme à plusieurs vitesses.
- Pour nos élèves, qui passeront les épreuves sur table, le Baccalauréat conserve sa valeur.

CE QUI N'A PAS CHANGÉ

- Le Bac reste un examen accessible aux candidats libres avec examen final.
- Le système actuel de mentions est maintenu.
- Les épreuves anticipées de français, écrit et oral, tout comme celle de spécialité abandonnée se dérouleront comme aujourd'hui en fin de Première.



A l'occasion de la réforme du Lycée, nos manuels ont été retravaillés dans notre atelier pédagogique pour un accompagnement optimal à la compréhension. Sur la base des programmes officiels, nous avons choisi de créer de nombreuses rubriques :

- **Suggestions de lecture** pour s'ouvrir à la découverte de livres de choix sur la matière ou le sujet
- Et enfin... la rubrique **Les Clés du Bac by Cours Pi** qui vise à vous donner, et ce dès la seconde, toutes les cartes pour réussir votre examen : notions essentielles, méthodologie pas à pas, exercices types et fiches étape de résolution !

HISTOIRE-GÉOGRAPHIE TERMINALE

Module 4 – Dynamiques territoriales et maritimes de la mondialisation



Jérémie BALAN

« L'histoire est un enseignement important chacun, car elle ouvre le regard sur tous les aspects constitutifs de nos sociétés. Comprendre le passé, c'est être plus éclairé sur le présent. ».

Jeune enseignant et chercheur, doctorant en histoire du catholicisme, et chargé de travaux dirigés à l'Université Bordeaux Montaigne, il se passionne pour la bande-dessinée, et la musique qu'il pratique comme producteur de techno.

PRÉSENTATION

Ce **cours** est divisé en chapitres, chacun comprenant :

- Le **cours**, conforme aux programmes de l'Education Nationale
- Des **exercices d'application et d'entraînement**
- Les **corrigés** de ces exercices
- Des **devoirs** soumis à correction (et **se trouvant hors manuel**). Votre professeur vous renverra le corrigé-type de chaque devoir après correction de ce dernier.

Pour une manipulation plus facile, les corrigés-types des exercices d'application et d'entraînement sont regroupés en fin de manuel.

CONSEILS A L'ÉLÈVE

Vous disposez d'un support de Cours complet : **prenez le temps** de bien le lire, de le comprendre mais surtout de l'**assimiler**. Vous disposez pour cela d'exemples donnés dans le cours et d'exercices types corrigés. Vous pouvez rester un peu plus longtemps sur une unité mais travaillez régulièrement.

LES DEVOIRS

Les devoirs constituent le moyen d'évaluer l'acquisition de **vos savoirs** (« Ai-je assimilé les notions correspondantes ? ») et de **vos savoir-faire** (« Est-ce que je sais expliquer, justifier, conclure ? »).

Placés à des endroits clés des apprentissages, ils permettent la vérification de la bonne assimilation des enseignements.

Aux *Cours Pi*, vous serez accompagnés par un **professeur selon chaque matière** tout au long de votre année d'étude. Référez-vous à votre « Carnet de Route » pour l'identifier et découvrir son parcours.

Avant de vous lancer dans un devoir, assurez-vous d'avoir **bien compris les consignes**.

Si vous repérez des difficultés lors de sa réalisation, n'hésitez pas à le mettre de côté et à revenir sur les leçons posant problème. **Le devoir n'est pas un examen**, il a pour objectif de s'assurer que, même quelques jours ou semaines après son étude, une notion est toujours comprise.

Aux Cours Pi, chaque élève travaille à son rythme, parce que chaque élève est différent et que ce mode d'enseignement permet le « sur-mesure ».

Nous vous engageons à respecter le moment indiqué pour faire les devoirs. Vous les identifierez par le bandeau suivant :



Vous pouvez maintenant
faire et envoyer le **devoir n°1**



Il est **important de tenir compte des remarques, appréciations et conseils du professeur-correcteur**. Pour cela, il est **très important d'envoyer les devoirs au fur et à mesure** et non groupés. **C'est ainsi que vous progresserez !**

Donc, dès qu'un devoir est rédigé, envoyez-le aux *Cours Pi* par le biais que vous avez choisi :

- 1) Par **soumission en ligne** via votre espace personnel sur **PoulPi**, pour un envoi **gratuit, sécurisé** et plus **rapide**.
- 2) Par **voie postale** à *Cours Pi*, 9 rue Rebuffy, 34 000 Montpellier
*Vous prendrez alors soin de joindre une **grande enveloppe libellée à vos nom et adresse**, et **affranchie au tarif en vigueur** pour qu'il vous soit retourné par votre professeur*

N.B. : *quel que soit le mode d'envoi choisi, vous veillerez à **toujours joindre l'énoncé du devoir** ; plusieurs énoncés étant disponibles pour le même devoir.*

N.B. : *si vous avez opté pour un envoi par voie postale et que vous avez à disposition un scanner, nous vous engageons à conserver une copie numérique du devoir envoyé. Les pertes de courrier par la Poste française sont très rares, mais sont toujours source de grand mécontentement pour l'élève voulant constater les fruits de son travail.*

VOTRE RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE

Professeur des écoles, professeur de français, professeur de maths, professeur de langues : notre Direction Pédagogique est constituée de spécialistes capables de dissiper toute incompréhension.

Au-delà de cet accompagnement ponctuel, notre Etablissement a positionné ses Responsables pédagogiques comme des « super profs » capables de co-construire avec vous une scolarité sur-mesure. En somme, le Responsable pédagogique est votre premier point de contact identifié, à même de vous guider et de répondre à vos différents questionnements.

Votre Responsable pédagogique est la personne en charge du suivi de la scolarité des élèves. Il est tout naturellement votre premier référent : une question, un doute, une incompréhension ? Votre Responsable pédagogique est là pour vous écouter et vous orienter. Autant que nécessaire et sans aucun surcoût.

QUAND
PUIS-JE
LE
JOINDRE ?

Du **lundi** au **vendredi** : horaires disponibles sur votre carnet de route et sur PoulPi.

QUEL
EST
SON
RÔLE ?

Orienter les parents et les élèves.

Proposer la mise en place d'un accompagnement individualisé de l'élève.

Faire évoluer les outils pédagogiques.

Encadrer et **coordonner** les différents professeurs.

VOS PROFESSEURS CORRECTEURS

Notre Etablissement a choisi de s'entourer de professeurs diplômés et expérimentés, parce qu'eux seuls ont une parfaite connaissance de ce qu'est un élève et parce qu'eux seuls maîtrisent les attendus de leur discipline. En lien direct avec votre Responsable pédagogique, ils prendront en compte les spécificités de l'élève dans leur correction. Volontairement bienveillants, leur correction sera néanmoins juste, pour mieux progresser.

QUAND
PUIS-JE
LE
JOINDRE ?

Une question sur sa correction ?

- faites un mail ou téléphonez à votre correcteur et demandez-lui d'être recontacté en lui laissant **un message avec votre nom, celui de votre enfant et votre numéro.**
- autrement pour une réponse en temps réel, appelez votre Responsable pédagogique.

LE BUREAU DE LA SCOLARITÉ

Placé sous la direction d'Elena COZZANI, le Bureau de la Scolarité vous orientera et vous guidera dans vos démarches administratives. En connaissance parfaite du fonctionnement de l'Etablissement, ces référents administratifs sauront solutionner vos problématiques et, au besoin, vous rediriger vers le bon interlocuteur.

QUAND
PUIS-JE
LE
JOINDRE ?

Du **lundi** au **vendredi** : horaires disponibles sur votre carnet de route et sur PoulPi.

04.67.34.03.00

scolarite@cours-pi.com



LE SOMMAIRE

Histoire-Géographie - Module 4 - Dynamiques territoriales et maritimes de la mondialisation

Introduction 1

CHAPITRE 1. Mers et océans, au cœur de la mondialisation 3

OBJECTIFS

- Comprendre le rôle des mers et océans dans la maritimisation des économies.
- Définir les différentes richesses accessibles au sein des espaces maritimes.
- Maîtriser la notion de flux matériels et immatériels au niveau marin.
- Comprendre l'inégale intégration des pays dans cette mondialisation.
- Définir la notion de zones économiques exclusives (ZEE).
- Déterminer la puissance maritime de la France.

COMPÉTENCES VISÉES

- Analyser des documents.
- Contextualiser un document.

Première approche 4

1. Mondialisation maritime 7

2. Entre appropriation, protection et liberté de circulation 22

3. Les enjeux de la puissance maritime française 35

CHAPITRE 2. Dynamiques territoriales, coopérations et tensions dans la mondialisation 47

OBJECTIFS

- Comprendre l'affirmation et l'émergence de nouvelles puissances.
- Visualiser les inégalités d'accès à cette mondialisation et leurs impacts sur les centres de décisions mondiaux.
- Étudier différents types d'accords régionaux économiques.
- S'intéresser à la place de la France dans la mondialisation.

COMPÉTENCES VISÉES

- Analyser des documents.
- Contextualiser un document.

1. Coopérations, tensions et régulations à l'échelle mondiale, régionale et locale . 51

2. Des territoires inégalement intégrés dans la mondialisation 60

3. Le rayonnement de la France dans le monde 65



ATLAS

- **Le dessous des cartes : atlas géopolitique** *Jean-Christophe Victor*
- **L'Atlas des atlas : le monde vu d'ailleurs en 200 cartes** *Courrier International*
- **Atlas des nouvelles routes** *Courrier International*

REVUES ET SITES

- **DIPLOWEB** www.dilpoweb.com
- **GEOCONFLUENCES** www.geoconfluences.ens-lyon.fr

DOCUMENTAIRES

- **Product** *une série de mini-reportages sur la mondialisation* *Arte*
- **La Chine, le nouvel Empire (3 épisodes)** *série documentaire de Jean-Michel Carré*
- **Le dessous des cartes** *Arte - Shanghai, capitale du XXI^{ème} siècle*

PODCASTS

- **Affaires étrangères** *France Culture*
- **Comprendre le monde** *Pascal Boniface* > www.iris-france.org/podcasts/



INTRODUCTION

L'histoire-géographie est pour vous une vieille amie qui vous suit depuis le primaire, vous avez vu et vous revoyez au cours de vos études l'histoire et la géographie de la France et du monde. En terminale, vous allez reprendre un programme que vous avez déjà fait en troisième, mais ici nous allons aller plus loin dans les connaissances et dans les analyses.

L'histoire est l'étude du passé et la géographie l'examen du présent, cette matière permet d'augmenter ses connaissances, d'acquérir des repères spatiaux et temporels afin de comprendre et de discerner l'évolution des sociétés, des cultures, des politiques ainsi que les différentes phases de l'histoire et les actions et décisions des acteurs de celle-ci. Cet apprentissage permet à chacun, demain, de mieux comprendre, et de façon éclairée, le monde d'hier et d'aujourd'hui, afin de l'appréhender d'une manière plus réfléchie, en apprenant à douter, à analyser des informations toujours plus importantes et plus complexes de notre monde contemporain.

Contrairement à l'idée générale, l'histoire ne sert pas seulement à mieux comprendre le passé, mais bien à mieux saisir le présent. L'analyse du temps long cher aux historiens des Annales permet de mieux appréhender les enjeux d'aujourd'hui. L'histoire et la géographie permettent à chacun de comprendre comment le choix des acteurs passés et présents, qu'ils soient individuels ou collectifs, influent sur l'ensemble de la société.

LES OBJECTIFS ET ENJEUX GÉNÉRAUX

A l'issue du Lycée, vous devez être capables de maîtriser des connaissances fondamentales diverses, de vous confronter à des sources, d'analyser des documents, d'apprendre à synthétiser votre pensée et vos cours. Pour cela, les Cours Pi associent des activités de découverte, des cours et des exercices pour bien intégrer les connaissances, ainsi que des liens vers d'autres connaissances en lien avec votre cours qui vous permettront d'aller plus loin. Enfin, afin d'appréhender le bac avec sérénité, nous vous proposons des « clés du bac » afin de comprendre et de maîtriser les exercices propres aux épreuves d'histoire. Ainsi, dans les différents modules que nous vous proposons, vous apprendrez à analyser en détail des sources historiques et géographiques, des textes, comme des images ou encore des documents scientifiques, tels que des cartes ou des graphiques. Ceci afin de construire avec facilité des analyses de documents, bien construites et problématisées. Dans un second temps, nous verrons comment réfléchir et construire une dissertation que cela soit en histoire ou en géographie. Enfin, nous aborderons en profondeur la construction d'une carte géographique.

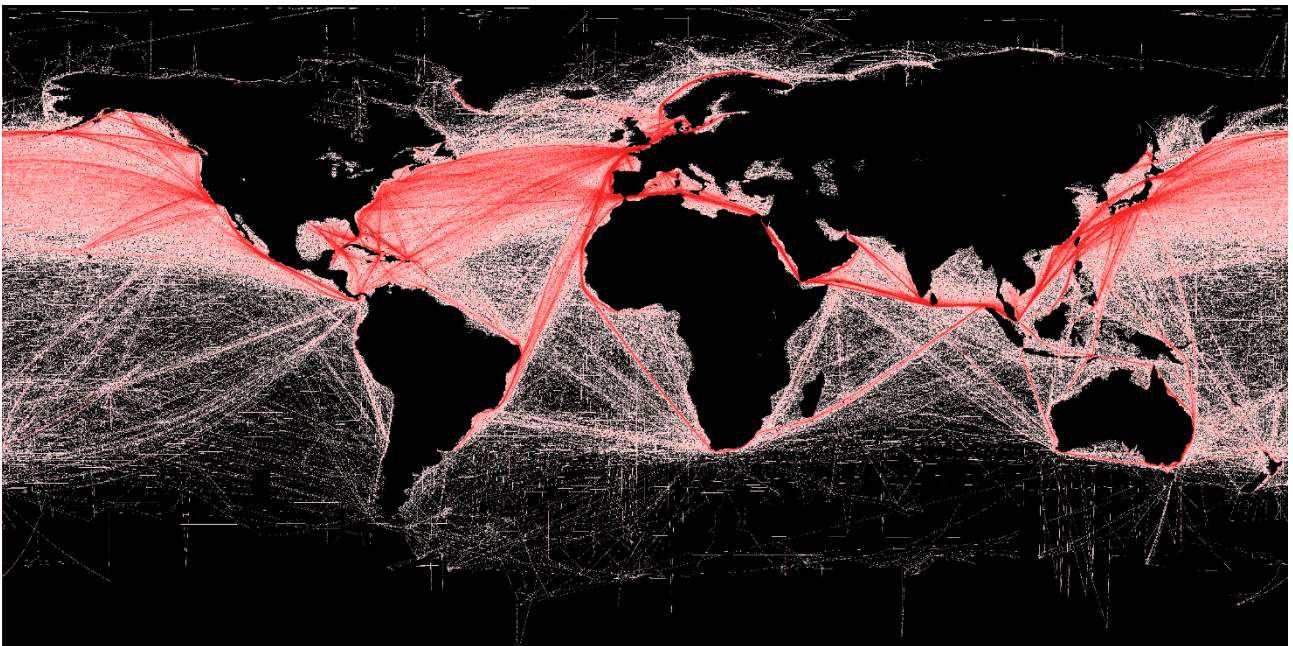
L'année de Terminale est divisée en cinq modules, trois d'histoire, deux de géographie. Nous reviendrons sur un siècle d'histoire, des années 1920 à nos jours. Le XXe siècle fut une période trouble, le siècle des deux guerres mondiales, mais aussi, des guerres de décolonisation et de la Guerre Froide. Dans l'entre-deux-guerres, la montée des totalitarismes et la crise économique déstabilisèrent les démocraties, ce qui entraîna le monde dans le plus grand conflit de son histoire, où la violence atteignit son paroxysme avec les camps de la mort et l'utilisation de l'arme nucléaire. La fin de la guerre est marquée par une bipolarisation du monde, deux grandes puissances, deux modèles économiques vont se faire face pendant un demi-siècle. Parallèlement, les sociétés occidentales se transforment avec la mise en place de l'État providence et de la société de consommation. En Europe, la construction de l'Europe comme entité politique et économique consolide la paix. A la fin du siècle, les années 1980-1990, voient la mise en place de nouvelles dynamiques économiques, la fin de l'Etat providence et la mise en place d'une économie libérale mondialisée, qui s'accroît avec la chute de l'URSS. Enfin dans les années 1990-2000 de nouveaux conflits naissent, de nouvelles tensions se font jour, le terrorisme islamiste, la montée en puissance de la Chine. Les deux modules

de géographie quant à eux permettront à chaque élève de gagner les clefs de lecture de notre monde contemporain. Pour cela, nous étudierons la mondialisation envisagée comme une intensification des liens et une hiérarchisation croissante des territoires à l'échelle mondiale. Ainsi, il s'agira d'analyser et de comprendre les conséquences de la mondialisation sur les territoires, entre intégrations et rivalités. Un intérêt accru sera porté sur les mers et les océans, qui sont des espaces stratégiques majeurs. De plus, une étude détaillée sera faite sur la place de l'Europe, ses fragilités et ses atouts. Enfin, la France devra être étudiée à travers sa place au sein de l'Europe et du monde dans ce processus de mondialisation.

INTRODUCTION DU MODULE

Sans que l'on s'en rende compte, les mers et océans ont aujourd'hui pris une dimension fondamentale dans notre société. Que ce soit au niveau des ressources ou de la circulation des hommes ou des marchandises, la mer a favorisé les échanges internationaux et nous avons assisté à une maritimisation de l'économie.

De son importance économique à son rôle géostratégique, nous allons au cours de ce module essayer d'esquisser le rôle des océans dans la société multilatérale qui régit notre monde et nos codes.



Carte des « routes » commerciales dans l'océan mondial



Les mers et les océans ont une place beaucoup plus importante que l'on peut le penser dans la mondialisation actuelle. C'est ce que nous allons découvrir au cours de ce premier chapitre. Nous verrons tout d'abord les raisons qui mettent le transport maritime au cœur de la mondialisation. Nous nous intéresserons par la suite à la manière dont est régi la circulation maritime dans les mers et océans. Enfin, nous verrons où se situe la France au niveau de la concurrence maritime mondiale.

OBJECTIFS

- Comprendre le rôle des mers et océans dans la maritimisation des économies.
- Définir les différentes richesses accessibles au sein des espaces maritimes.
- Maîtriser la notion de flux matériels et immatériels au niveau marin.
- Comprendre l'inégale intégration des pays dans cette mondialisation.
- Définir la notion de zones économiques exclusives (ZEE).
- Déterminer la puissance maritime de la France.

COMPÉTENCES VISÉES

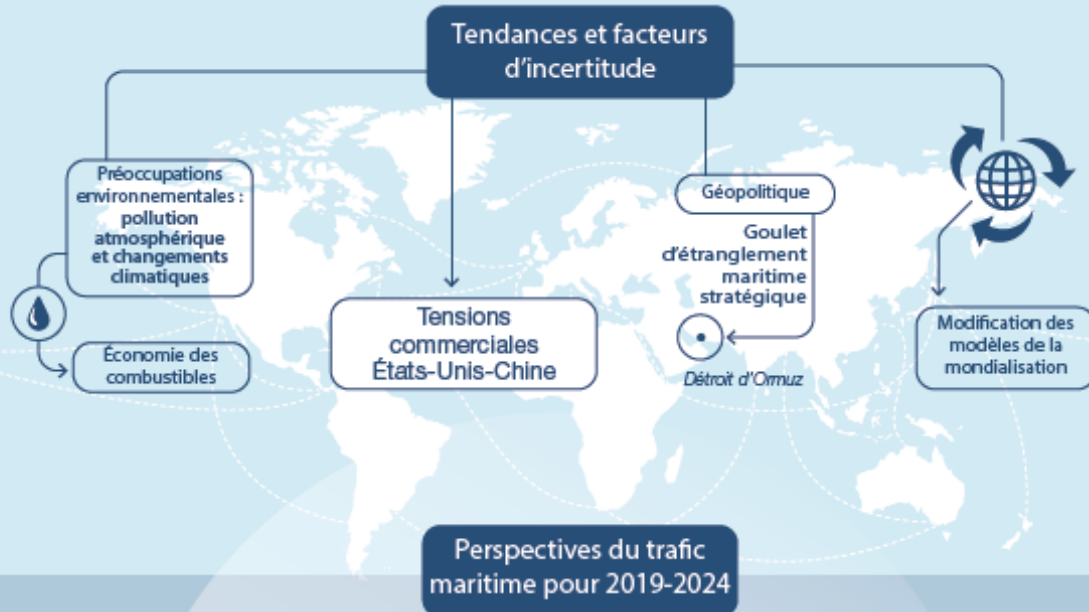
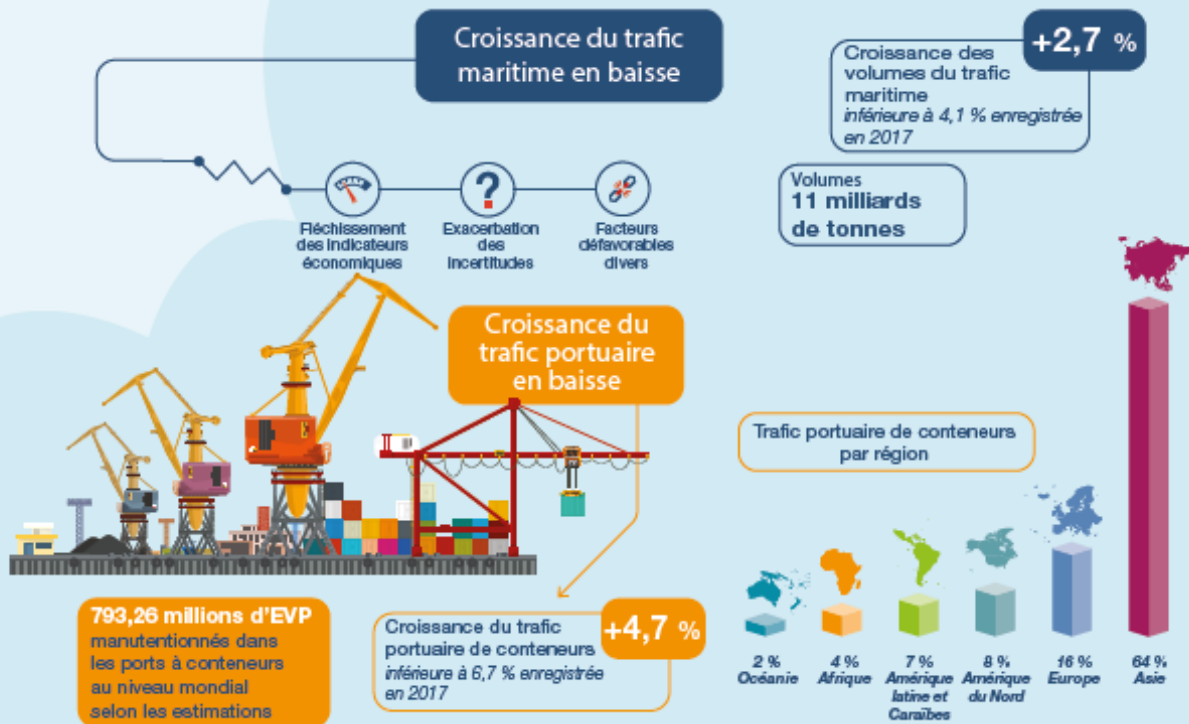
- Analyser des documents.
- Contextualiser un document.



Première approche

Le transport maritime, cœur de la mondialisation

TRAFIC MARITIME ET PORTUAIRE AU NIVEAU MONDIAL



Perspectives du trafic maritime pour 2019-2024

Croissance : **+2,6 %** en 2019

Croissance annuelle moyenne : **+3,4 %** sur la période 2019-2024

Rarement sous le feu des projecteurs, le transport maritime est pourtant un marché gigantesque et un pilier indispensable de l'économie mondialisée, puisqu'une grande partie des marchandises est transportée par la mer. Quelle place occupe-t-il dans la mondialisation et qu'est-ce que cela implique ?



A partir de la vidéo de l'émission **Le dessous des cartes, épisode Le transport maritime, cœur de la mondialisation**, répondez aux questions suivantes. <https://youtu.be/cMJ68SIU1Y>

1. Justifiez l'importance du transport maritime dans notre consommation du quotidien.

.....

.....

.....

2. Pourquoi le trafic maritime est-il privilégié aux trafics terrestres ou aériens ?

.....

.....

.....

3. Justifiez le fait que les navires soient devenus des navires de grandes tailles.

.....

.....

.....

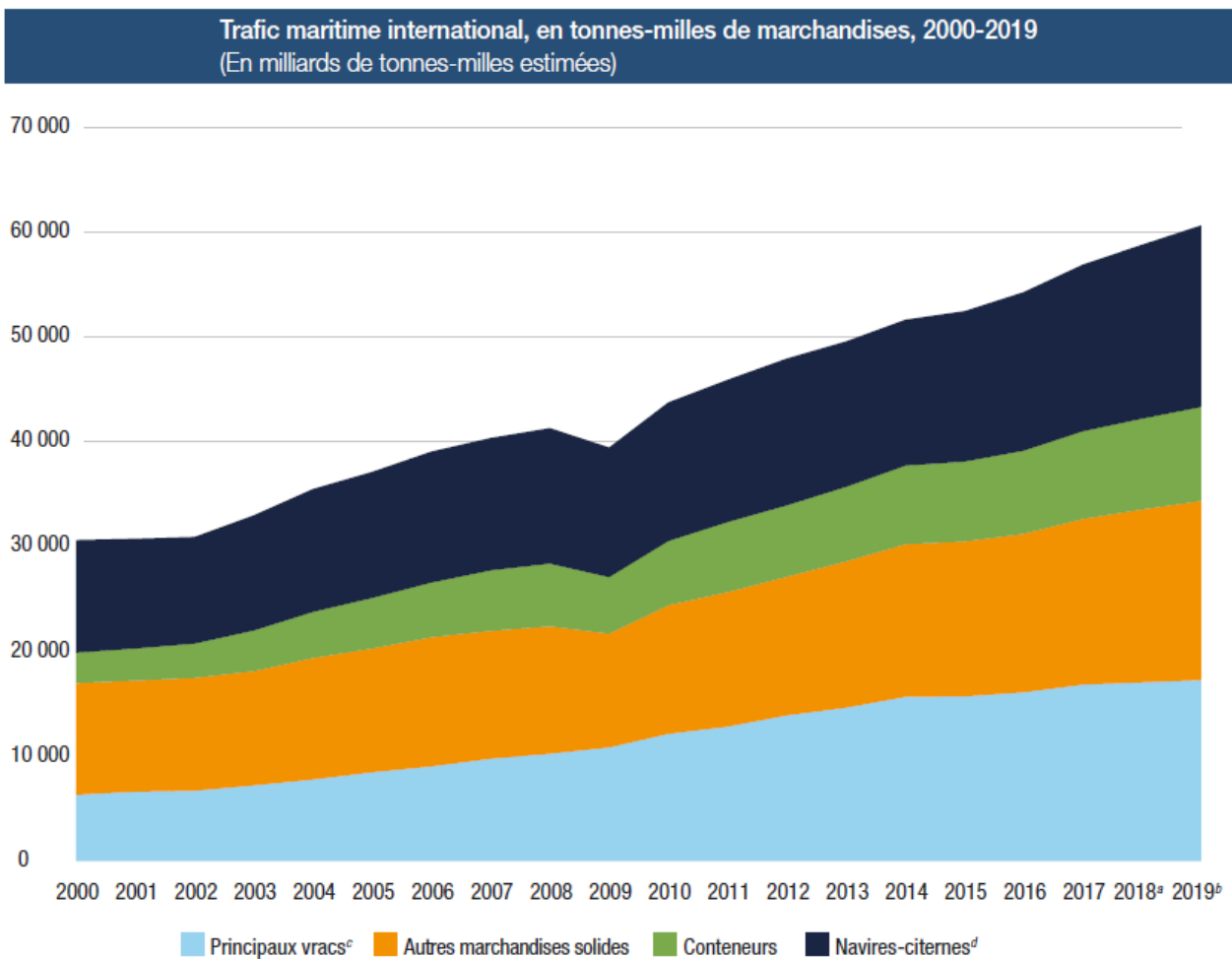
4. Quel est l'impact de l'essor de ce type de transport sur la taille des infrastructures ?

.....

.....

5. Peut-on parler d'égalité quant aux routes maritimes ?

6. Quelles sont les limites de ce mode de transport ?



^a Estimation.

^b Projection.

^c Minerai de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate. À partir de 2006, les principaux vrac sont uniquement le minerai de fer, les céréales et le charbon. Les données concernant la bauxite/l'alumine et le phosphate se trouvent dans la catégorie « autres marchandises solides ».

^d Pétrole brut, produits pétroliers raffinés, gaz et produits chimique.

1. Aujourd'hui, près de 80% du commerce mondial en volume transite par les mers. L'étude des données des satellites fait apparaître de véritables autoroutes sur les mers.
2. Il est d'abord très facile de naviguer sur les mers grâce à la liberté de circulation des navires commerciaux. Il y a d'une part l'absence d'obstacles à la navigation mais aussi le faible besoin d'infrastructures (tunnels, ponts etc.). Le conteneur a aussi favorisé le transport à grande échelle.
3. L'immensité des mers permet un passage nombreux des bateaux. Il a donc été facile de les concevoir de plus en plus grands. Ils peuvent faire jusqu'à 395 mètres de long.
4. Les ports doivent s'adapter. Le port de Singapour a dû s'agrandir pour faire 100 km² soit la taille de la ville de Paris. Pour continuer à accueillir ces monstres des mers, le canal de Panama doit lui aussi s'agrandir.
5. Les routes maritimes reflètent des inégalités flagrantes. Toutes les régions ne sont pas desservies de la même manière. L'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie de l'Est ont de véritables autoroutes qui les relient.
6. Ce mode de transport présente malgré tout quelques limites. Tout d'abord, il est sujet à la piraterie dans des régions bien précises. Ensuite, il génère du dioxyde de carbone. Le démantèlement pose aussi des questions éthiques et environnementales.

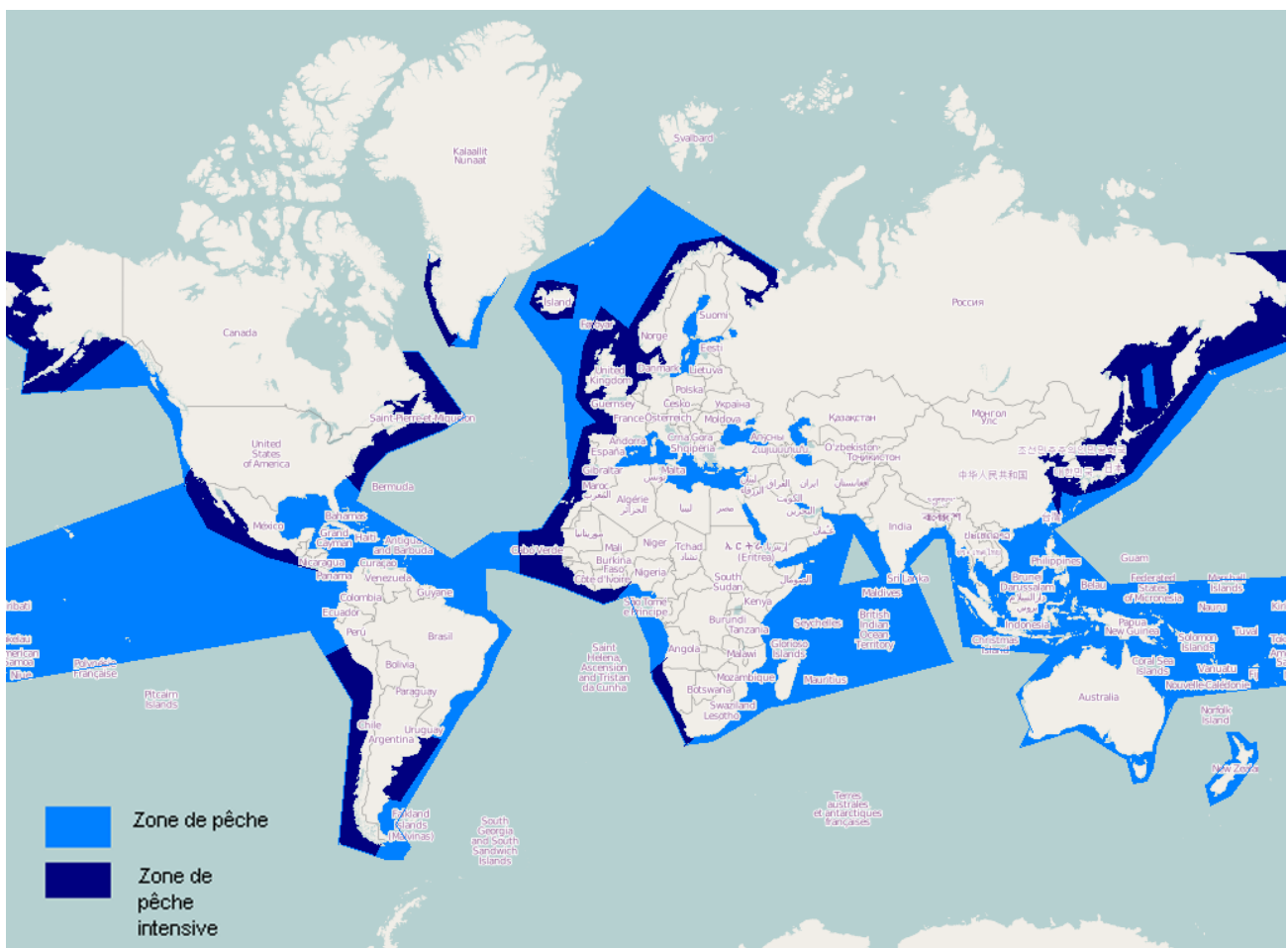


MERS ET OCÉANS : AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

Mondialisation maritime

L'EXPLOITATION DES RESSOURCES MARITIMES

71% : ce pourcentage correspond à la partie de la Terre recouverte d'eau via les mers et les océans. Dans un monde en pleine **mondialisation** et où les échanges sont de plus en plus nombreux, les mers et les océans deviennent des **lieux stratégiques**. En premier lieu, nous pourrions penser que les mers et océans tiennent ce rôle par la pêche voire la surpêche.



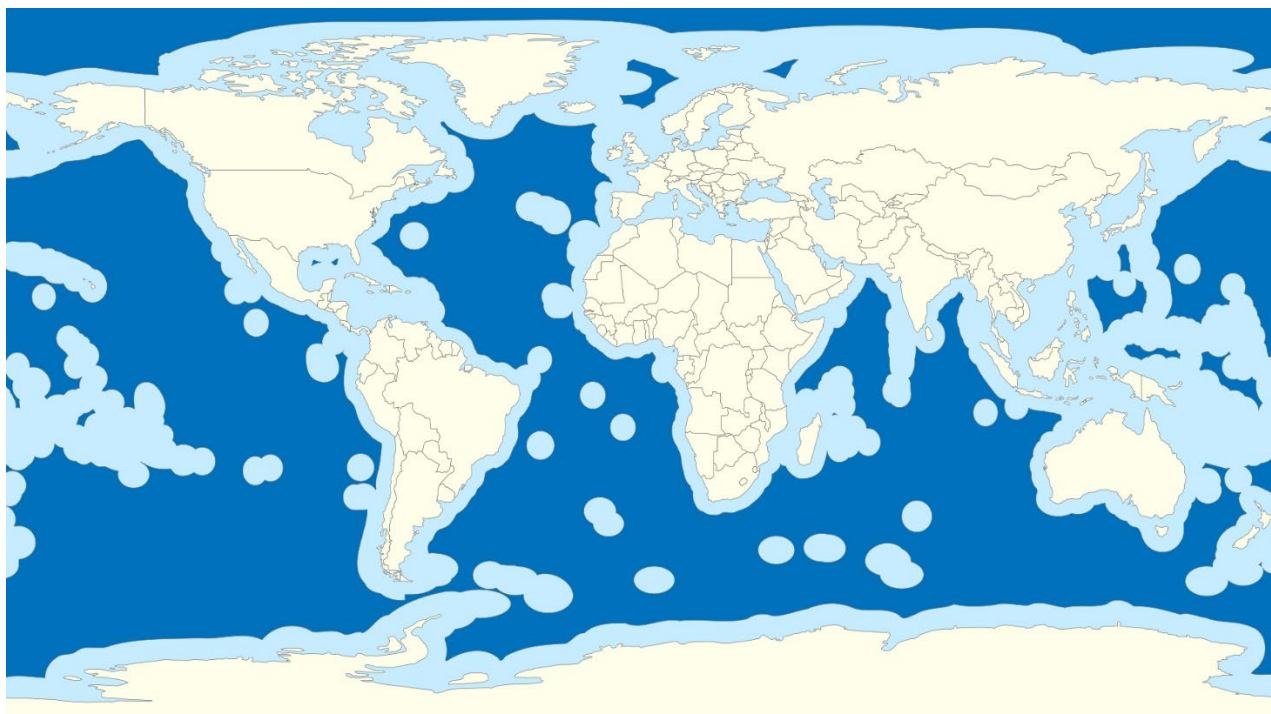
Les zones de pêche dans le monde

Le graphique précédent met en avant une augmentation du commerce maritime depuis une quarantaine d'années. Cette augmentation est très importante car le trafic maritime a été multiplié par 15 durant cette période et continue de croître d'une centaine de millions de tonnes chaque année. Les mers et océans, dont le rôle stratégique ne cesse d'augmenter, permettent donc un développement du commerce mondial.

Les océans et mers présentent donc des **flux matériels** via ce commerce et augmentent les relations entre les **différentes façades maritimes**.

Mais comment expliquer une telle évolution ?

Les océans et mers présentent de nombreux **avantages**. Ils permettent une **liberté** importante de circulation entre les différentes parties du globe puisqu'aucun **obstacle physique** n'est à franchir (montagnes, rivières...). Une grande partie de la surface maritime est d'ailleurs composée **d'eaux internationales** comme le montre la carte ci-dessous où celles-ci apparaissent en bleu foncé.



Les eaux internationales qui sont hors de la zone économique d'États apparaissent en bleu foncé

La **liberté de circulation** est une **liberté fondamentale**. En effet, les eaux internationales n'étant pas régies par les États, il y est donc possible de naviguer librement. Par ailleurs, ces voies maritimes permettent de mettre en lien des parties du monde trop lointaines les unes des autres pour être reliées par la route ou le ferroviaire.

Les **progrès techniques** ont aussi sécurisé ce type de transport. Il est devenu à la fois **sûr** mais aussi à « **bas prix** », notamment grâce aux **tankers** qui permettent le **transport en grande quantité**. Certains sont en effet longs de **plusieurs centaines de mètres**, permettant un transport de milliers de conteneurs, diminuant les **coûts des trajets**.

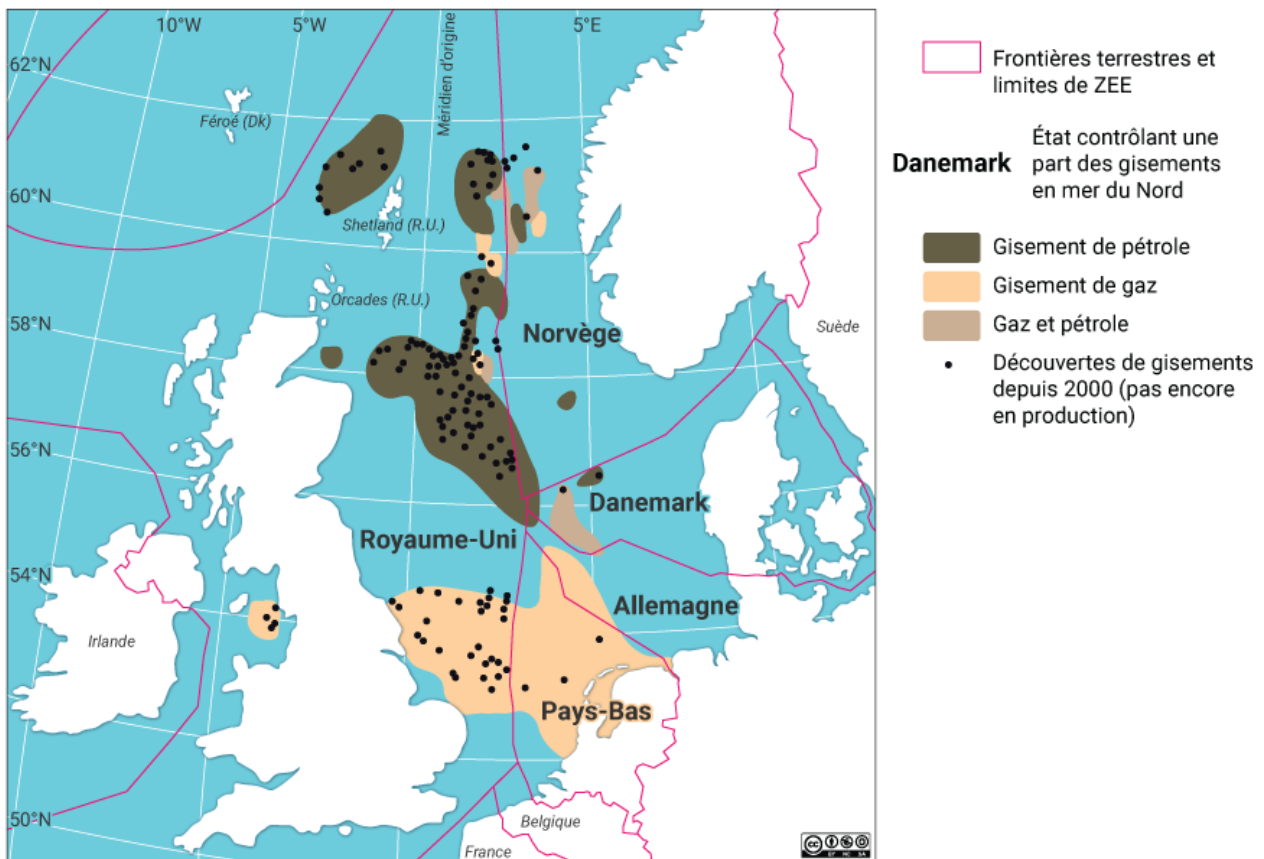
Ces échanges sont aussi liés à la littoralisation de nos espaces. La **forte densité** de population sur les **littoraux** favorise les échanges de ce type.

Le transport maritime n'est pas l'unique raison qui pousse de nombreux pays à exploiter les océans.

Les mers et océans présentent de nombreuses **ressources** à base de **pétrole** et de **gaz**. Celles-ci présentent donc un intérêt dans un monde où les gisements de matières fossiles diminuent en quantité et où ceux-ci sont détenus par quelques pays du Moyen-Orient et d'Amérique du Sud. Ainsi, un pays investissant dans des ressources énergétiques marines de type offshore devient moins dépendant de la géopolitique internationale.

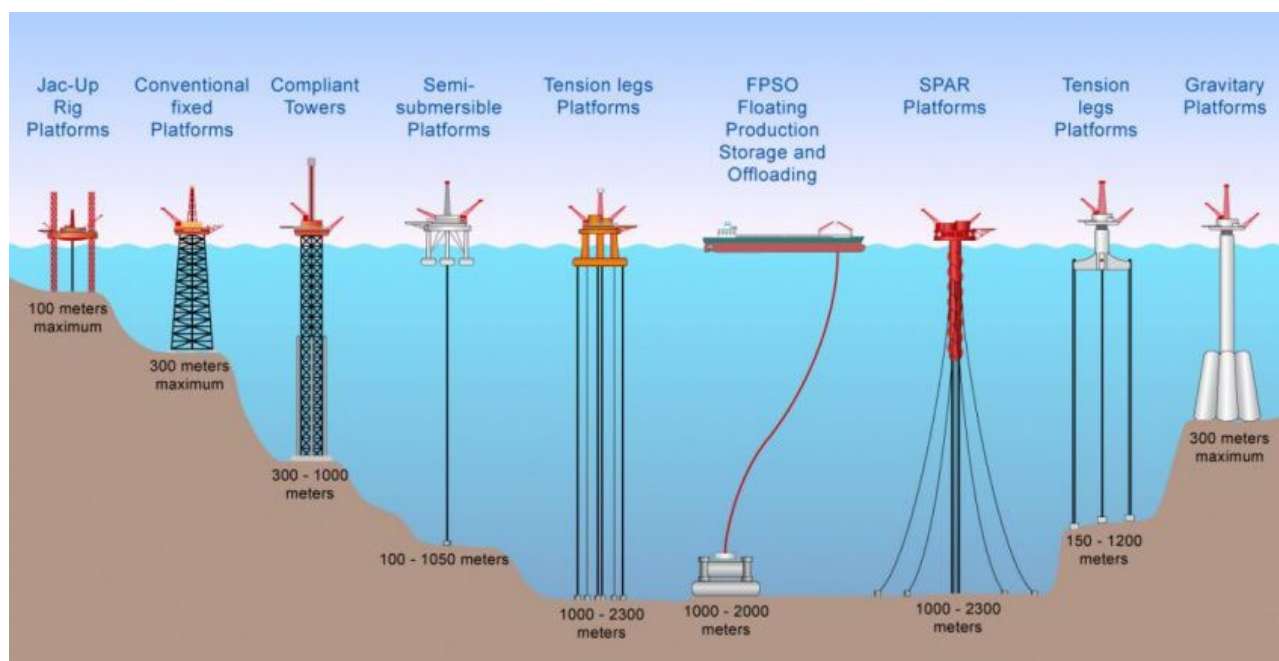


Régions pétrolières en Europe



Carte des gisements d'hydrocarbures en Mer du Nord

On considère aujourd'hui que les **hydrocarbures** de type pétrole et gaz sont les principales ressources énergétiques marines. La **production off-shore** constitue **30 % de la production mondiale de pétrole et 27% de gaz**. Les compagnies pétrolières forent aujourd'hui jusqu'à près de 2 000 mètres de profondeur et des gisements sont découverts d'années en années (notamment en Arctique).



Les différents types de plateformes pétrolières.

Pour en savoir plus : www.arts-et-metiers.asso.fr/manifestation_cr/3_compte_rendu.pdf

La plupart des plateformes fixes sont utilisées en mer peu profonde (- de 300 m). Ces plateformes s'appuient sur le fond et peuvent donc être reliées de façon rigide aux têtes de puits et aux pipelines.

Les plateformes flottantes sont essentiellement utilisées pour l'exploitation de champs pétroliers dans les grands fonds (supérieurs à 300 mètres environ). Lorsque la plateforme est flottante, les installations de tête de puits lui sont reliées par des conduites flexibles.

Ces **ressources pétrolières** ne sont pas les seules qui attirent l'Homme : le **sable** en est une autre. Le sable est aujourd'hui un maillon essentiel dans nos modes de vie. On l'utilise dans de **nombreux domaines** comme la construction de route ou le bâtiment. Bien qu'il semble inépuisable, les **conséquences de son exploitation** sont **dramatiques**.



POUR ALLER PLUS LOIN

L'heure du documentaire sur France Culture

Episode : **Tant que le sable durera !**

Selon le journaliste Denis Delestrac, 9 plages sur 10 en Californie sont en voie de disparition tandis qu'en Indonésie, 25 îles ont disparu pour alimenter Singapour en sable. Maldives, Sénégal, Maroc, de nombreux pays font face à cette disparition progressive de leurs côtes laminées par la folle expansion des hommes et leurs bétonneuses consommatrices de sable.

<https://www.franceculture.fr/emissions/lheure-du-documentaire/tant-que-le-sable-durera>

Les ressources telles que le sable, les champs pétrolifères ou le gaz ne sont pas les seules ressources présentes en mer. Il existe d'autres ressources à haute valeur ajoutée.



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Lisez attentivement ces documents, puis répondez aux questions suivantes.

Document 1

Les premières concrétions ferro-manganésifères sous-marines ont été découvertes en 1868 dans la mer de Kara (ex-URSS).

De 1873 à 1876, au cours d'un voyage autour du monde à bord de la frégate océanographique "Challenger", de nombreuses petites boules brunes-noirâtres, riches en Mn et Fe, furent ramassées. On leur attribua le nom de nodules de manganèse. Vers 1900, l'américain Agassiz remonta des nodules dans presque tous les prélèvements effectués dans l'océan Pacifique oriental. Des nodules furent également ramenés dans les carottiers et les dragues des expéditions scientifiques qui se succédèrent dans tous les océans du globe.

Ce n'est qu'à partir de 1957 que l'américain John Méro réussit à convaincre certains industriels de l'intérêt économique que peuvent présenter les nodules et à les entraîner dans l'exploration de l'océan Pacifique central.

Au début des années soixante, les nodules de manganèse commencent à être considérés comme une source possible de nickel, cuivre, cobalt et accessoirement de manganèse.

Les premières sociétés intéressées sont Kennecott et Newport Shipbuilding Company (1962) qui commencent à mener des campagnes d'échantillonnage, alors que des universitaires américains (Fuerstenau, Arrhenius) travaillaient sur la géochimie des nodules et sur leur traitement métallurgique.

A partir de 1965, de nouvelles sociétés ont entrepris à leur tour des recherches dans les domaines de l'exploration, de l'exploitation et du traitement des nodules, parmi ces sociétés AFERNOD.

En 1972, la "National Science Fondation" lance un programme de recherche mobilisant une quinzaine de laboratoires pour étudier l'origine des nodules.

En Union Soviétique, Bezrukov consacre un volumineux ouvrage aux nodules du Pacifique, mais l'exploration industrielle ne débuta qu'en 1982.

Extrait de « Les Nodules Polymétalliques », www.ifremer.fr

Document 2

Depuis des années, plusieurs États et entreprises prospectent les grands fonds marins à la recherche de nickel, de cuivre, de cobalt et d'autres métaux de valeur. Parmi les différents types de gisement, les plus intéressants consistent en des accumulations, à plusieurs milliers de mètres de profondeur, de concrétions rocheuses de la taille du poing et riches en métaux : ce sont les nodules polymétalliques. [...] Les mines terrestres à fortes teneurs commencent à s'épuiser. Pourtant, la demande ne fait qu'augmenter, du fait de l'accroissement démographique, de l'urbanisation, du développement rapide de technologies dépendant de certains métaux.

On estime par exemple que la demande mondiale annuelle de nickel – environ 2 millions de tonnes actuellement – devrait augmenter de 50 % d'ici à 2030. Les gisements terrestres en contiendraient encore environ 76 millions de tonnes. Or, à elle seule, la zone de fracture de Clarion-Clipperton, c'est-à-dire la plaine abyssale s'étendant de Hawaï à la Basse-Californie, en contient à peu près autant ! Pour le cobalt, la situation est similaire : les réserves terrestres sont évaluées à environ 7 millions de tonnes, mais les nodules de cette même zone de fracture en contiennent autant voire plus. C'est pourquoi plusieurs entreprises, telles que la GSR (la société belge Global Sea Mineral Resources) ou la société anglaise UK Seabed Resources, se tournent vers l'exploitation minière en mer profonde, qu'elles espèrent moins coûteuse à terme.

Simultanément, certains pays disposant de peu de ressources minérales terrestres, comme le Japon et la Corée du Sud, veulent déjà prospecter les océans à la recherche de gisements.

Extrait de « Les fonds des océans font grise mine », www.pourlascience.fr

1. Définissez les nodules polymétalliques.

.....

.....

.....

2. En quoi peut-on les qualifier comme des ressources à haute valeur ajoutée ?

.....

.....

.....

3. Quel est leur intérêt d'un point de vue économique ?

.....

.....

.....

.....

.....

1. Les nodules polymétalliques sont des concrétions rocheuses de petite taille et riches en métaux qui se forment dans les fonds marins.
2. Ces ressources peuvent être exploitées afin d'extraire de nombreux métaux comme le fer, le cuivre ou le manganèse. Ces ressources sont aujourd'hui fondamentales dans nos réseaux de communications.
3. L'intérêt de ces nodules est majeur. Les ressources marines sont aujourd'hui très (voire plus) importantes que les ressources terrestres. Leur exploitation directe par des pays ou des entreprises leurs permettent de s'affranchir du commerce avec des pays tiers et de se fournir quel que soit le tarif ou la géopolitique internationale.

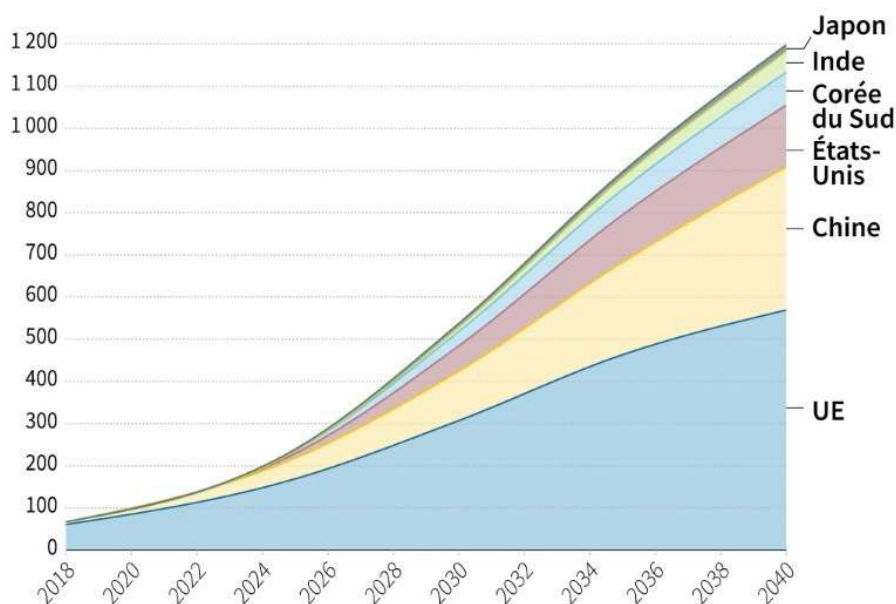


On retrouve au fond de l'océan de vastes de champs de nodules plus ou moins enfouis

Les océans regorgent de minerais rares et des **ressources biochimiques** tels que les **nodules polymétalliques**. L'ensemble de ces ressources sont **non-renouvelables**. Cependant, la mer offre aussi d'importantes perspectives pour les **énergies renouvelables**. En effet, la force du vent, de la houle ou des marées est exploitée afin de produire de l'électricité.

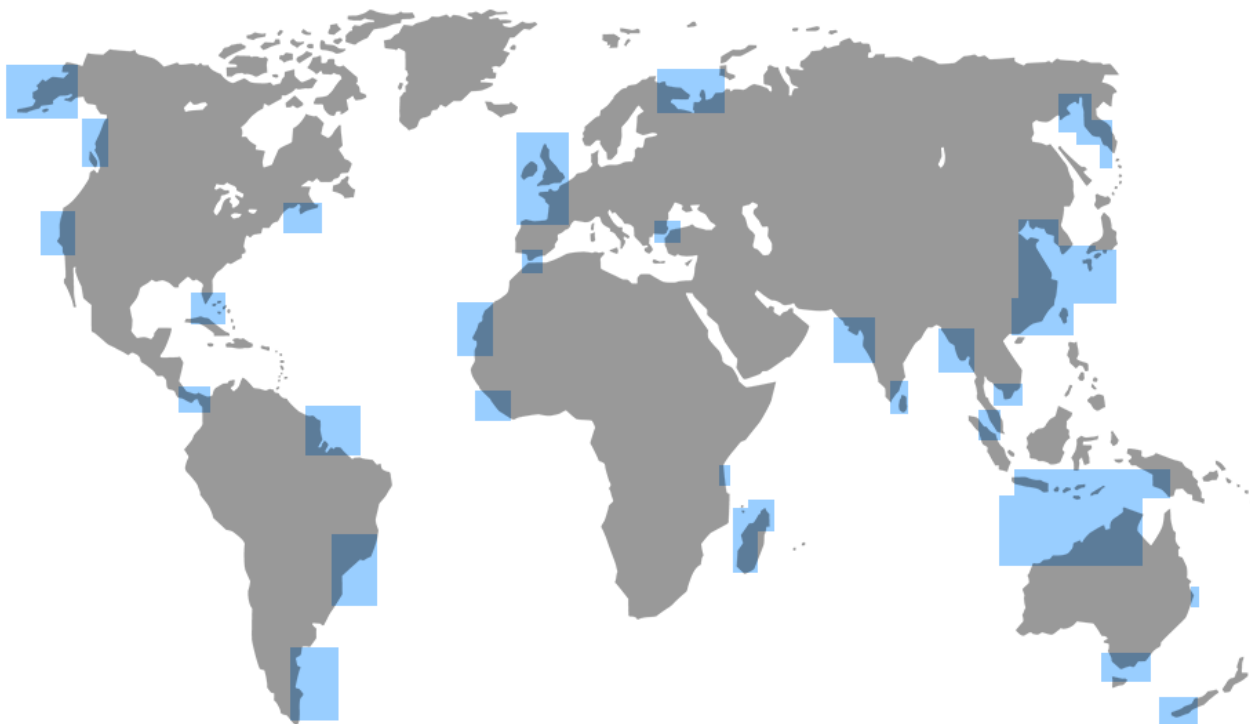
Potentiel de l'éolien en mer

Prévisions de production d'électricité, en térawatt/heure



Ainsi, l'énergie éolienne en mer pourrait voir ses capacités de production multipliées par 12 d'ici 2040, contribuant à décarboner l'économie mondiale, selon l'Agence Internationale de l'Énergie.

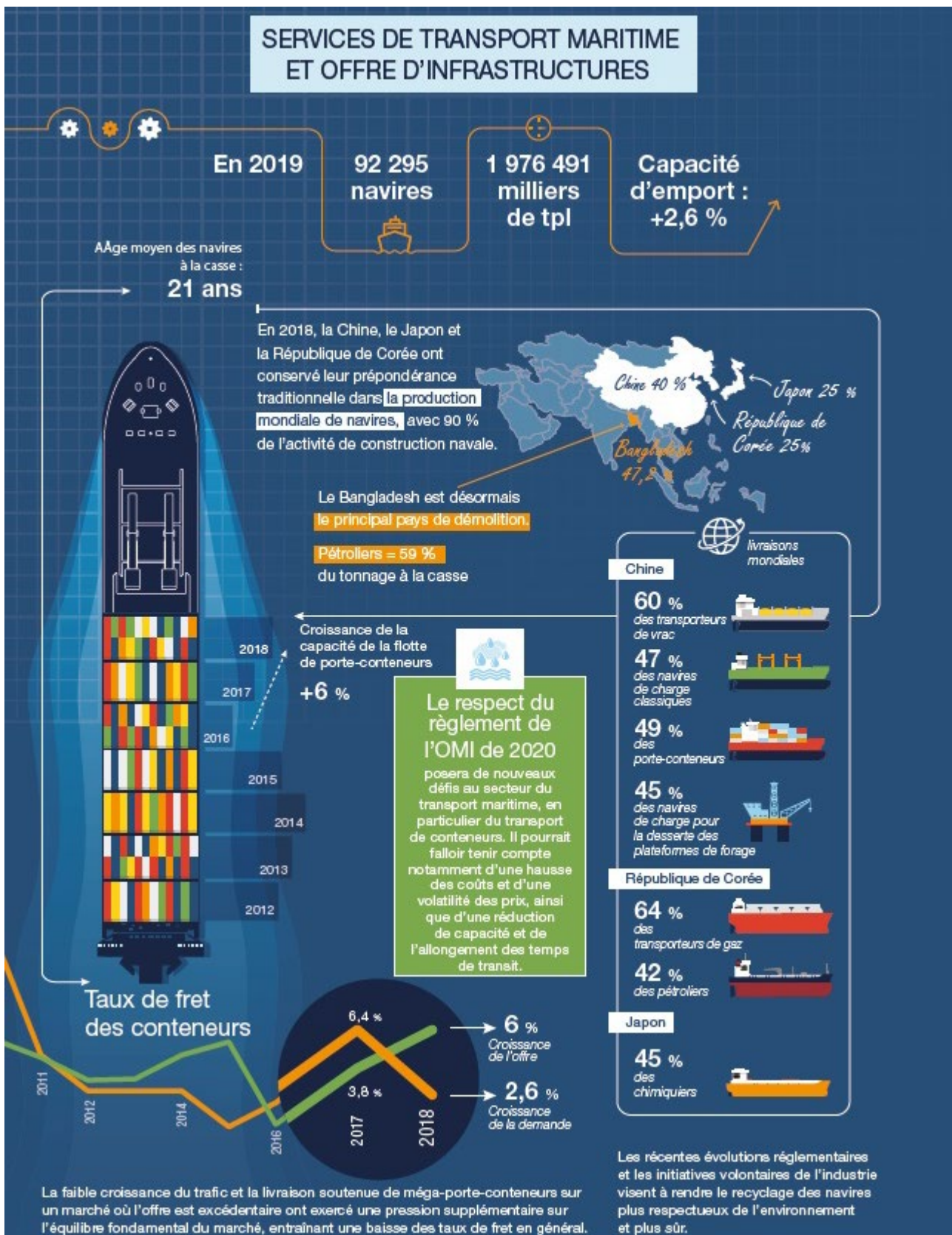
La **production d'électricité** devrait donc devenir **non-négligeable** dans le **mix énergétique mondial**. Les **hydroliennes** peuvent elles aussi avoir un rôle majeur à jouer au niveau de la production électriques. De nombreuses régions dans le monde sont susceptibles de les accueillir comme le montre la carte ci-dessous.



Zones à fort potentiel pour les énergies marines

LA MARITIMISATION DE L'ÉCONOMIE MONDIALISÉE

Le **commerce maritime** est aujourd'hui devenu **essentiel** dans nos **modes de consommations**. Le commerce maritime représente **90% du commerce mondial en volumes transportés** et **80% en valeur**. La progression a été spectaculaire : près de 11 milliards de tonnes de marchandises ont circulé sur les mers du globe en 2017 contre seulement 550 millions de tonnes en 1950. Par comparaison, le fret aérien transporte à peine 2 millions de tonnes de marchandises.



Étude sur les transports maritimes 2019

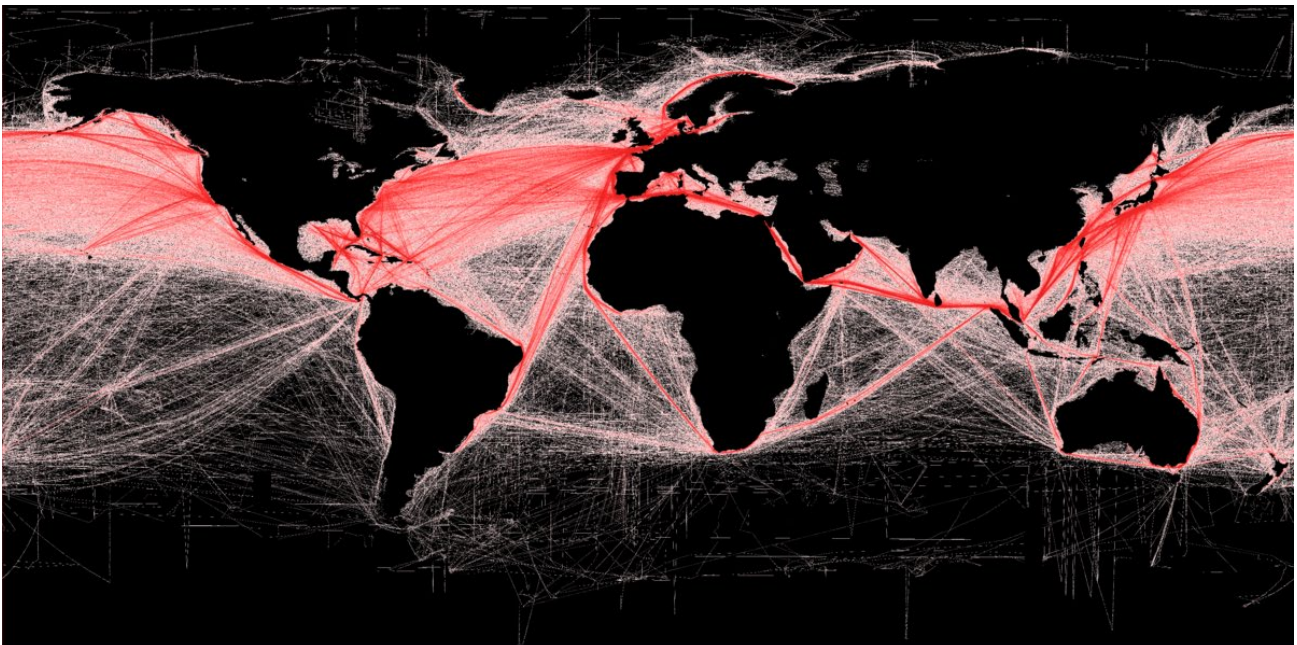
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Le **transport maritime**, bien que pénalisé par sa lenteur, se démarque par sa très grande **rentabilité**. Selon Armateurs de France, transporter 20 tonnes de l'Asie vers l'Europe coûte autant qu'un billet d'avion pour une seule personne sur le même parcours. La part du transport excède rarement 1,5% du prix final du produit. Par exemple, un téléviseur d'une valeur de 700€ coûte 10€ à transporter en bateau. Sur les dix dernières années, le prix du fret maritime a quasiment été divisé par deux, tandis que le prix du fret routier et aérien est resté stable.



C'est la politique de **conteneurisation** qui a permis au transport maritime de prendre toute cette importance. Cette innovation consiste dans une **standardisation** du transport des marchandises, qui se font dans des conteneurs portés par des bateaux. La **conteneurisation** renvoie indirectement à un **réseau d'autoroute maritime** permettant un acheminement en grande quantité. Un second réseau de bateaux de transport plus petit permet l'acheminement local.

Des routes maritimes importantes (autoroute maritime) se sont créées et sont donc maintenant répertoriées comme le montre la carte suivante.



Carte des « routes » commerciales dans l'océan mondial

Ces **routes maritimes** relient entre elles les **grandes zones de puissances mondiales**. On note un fort maillage d'est en ouest. Certains passages sont devenus **stratégiques** comme le canal de Suez ou celui de Panama, le détroit d'Ormuz, de Malacca, de Bab-el-Mandeb, de Gibraltar ou encore des passages comme la Manche. Ces passages s'appellent des **choke-points**.



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Document 1 : le détroit de Malacca d'un point de vue géographique



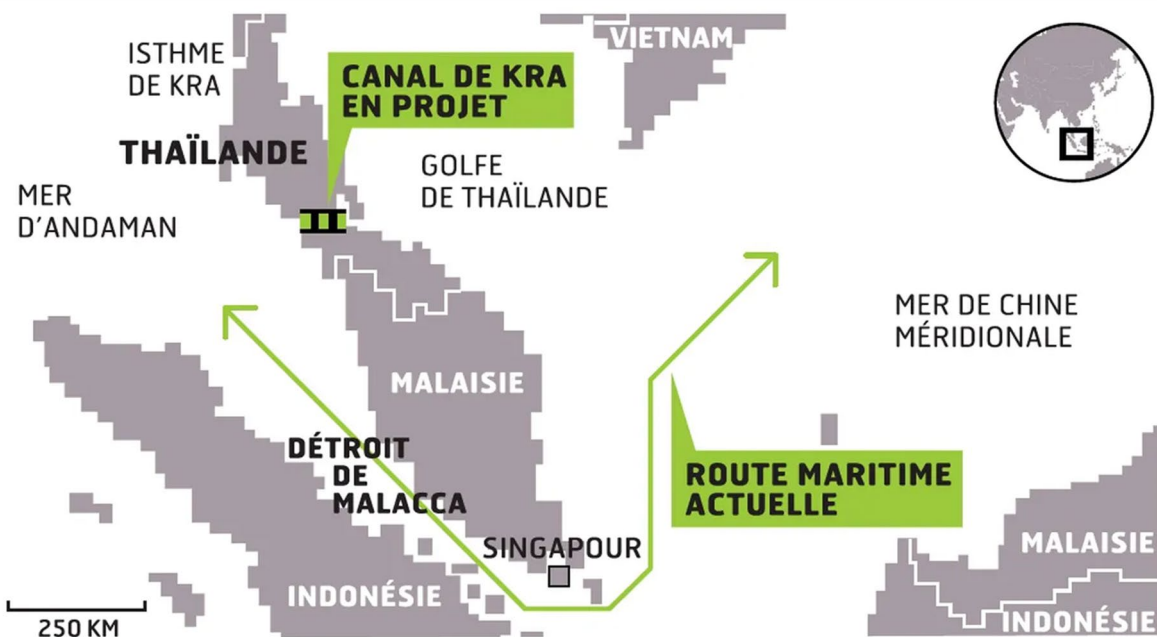
Document 2 : un passage maritime stratégique

Nombre de navires ayant traversé le détroit de Malacca par an

Années	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016
Nombre de navires	60 000	66 000	65 000	76 000	72 000	75 000	80 000	83 000

Près d'un quart du flux maritime passe par ce détroit long de 940 km de long et large d'à peine 3 km.

Document 3 : Les limites du détroit de Malacca et les solutions envisagées



Le détroit de Malacca près de Singapour, qui relie l'océan Indien et la mer de Chine et par conséquent le Pacifique, est un de ces verrous maritimes mondiaux susceptibles de poser problème. Ce passage est l'une des plus importantes voies maritimes d'échanges internationaux de matières premières en provenance d'Afrique et d'Australie, et de pétrole du Moyen-Orient. Il a pris une importance stratégique de premier ordre en étant la première route d'approvisionnement du Japon, de la Chine, de Taiwan ou de la Corée du Sud. Or, son point le plus étroit, de l'ordre de 2 à 3 kilomètres de largeur, pose de sérieuses difficultés de trafic. « Avec 75.000 navires par an, le détroit atteint ses limites.

Au-delà de 100.000 navires, ça deviendra très compliqué pour la circulation maritime », estime Paul Tourret, directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isemar). D'autant que Malacca est également limité par une profondeur d'eau de seulement 23 mètres. [...] Si le détroit de la Sonde, entre Sumatra et Java, ne peut pas soulager le trafic de Malacca en raison de sa faible profondeur d'eau, des solutions de contournement sont à l'étude. [...] Une autre alternative serait de construire un oléoduc à travers l'isthme, permettant de transporter le pétrole vers des navires attendant de l'autre côté, comme cela a été fait pour le canal de Suez.

Extrait de « Le détroit de Malacca proche de la saturation » de Bruno Mouly, www.lesechos.fr

1. Justifiez que le détroit de Malacca soit un passage majeur du trafic maritime mondial ?

2. Comment évolue le trafic annuel à travers le détroit ? Le détroit est-il prévu pour un tel trafic ?

3. Quelles sont les solutions envisagées pour désengorger le détroit ?

4. Justifiez que ce détroit revête une importance stratégique pour l'ensemble des pays traversés par cette route maritime ?

1. Le détroit de Malacca se situe dans une des zones les plus densément peuplées de la Terre. Il s'agit d'un des passages liant des puissances mondiales comme la Chine et le Japon mais aussi régionales en plein essor comme l'Inde. Cette route maritime est aussi un des axes en direction de l'Europe.
2. Le trafic a explosé entre 2002 et 2016 augmentant de près de 50%. Aujourd'hui, près de 25% du trafic mondial passe en cette zone. Cependant, le détroit n'a pas été conçu initialement pour un tel volume de marchandise. Etant relativement étroit et peu profond, celui-ci est actuellement saturé.
3. Différentes solutions sont envisagées. Tout d'abord d'autres détroits sont présents aux alentours mais leur faible profondeur ne permet pas de soulager le trafic. Une seconde option existe. Comme une partie du trafic du détroit est liée à l'acheminement du pétrole, la construction d'oléoducs sous-marins permettrait d'acheminer l'hydrocarbure et de diminuer une partie du trafic maritime.
4. La présence d'un tel trafic et des droits de passage perçus par les pays ou les ports proches de ces zones mettent en avant l'importance économique et stratégique de ce détroit. Cela revêt même un avantage géopolitique pour ces pays puisque ce détroit peut être considéré comme un moyen de pression au niveau international.

Ces **points de passage** deviennent donc des **enjeux stratégiques** où **géopolitiques régionales et mondiales** s'entremêlent. Le détroit de Malacca assurait en 2003 près des trois quarts des importations chinoises d'hydrocarbures. Un blocus du détroit aurait donc pu impacter l'essor de la seconde puissance mondiale.

TV5MONDE



POUR ALLER PLUS LOIN

Afin de comprendre l'importance stratégique de ces détroits et canaux : La crise du canal de Suez.

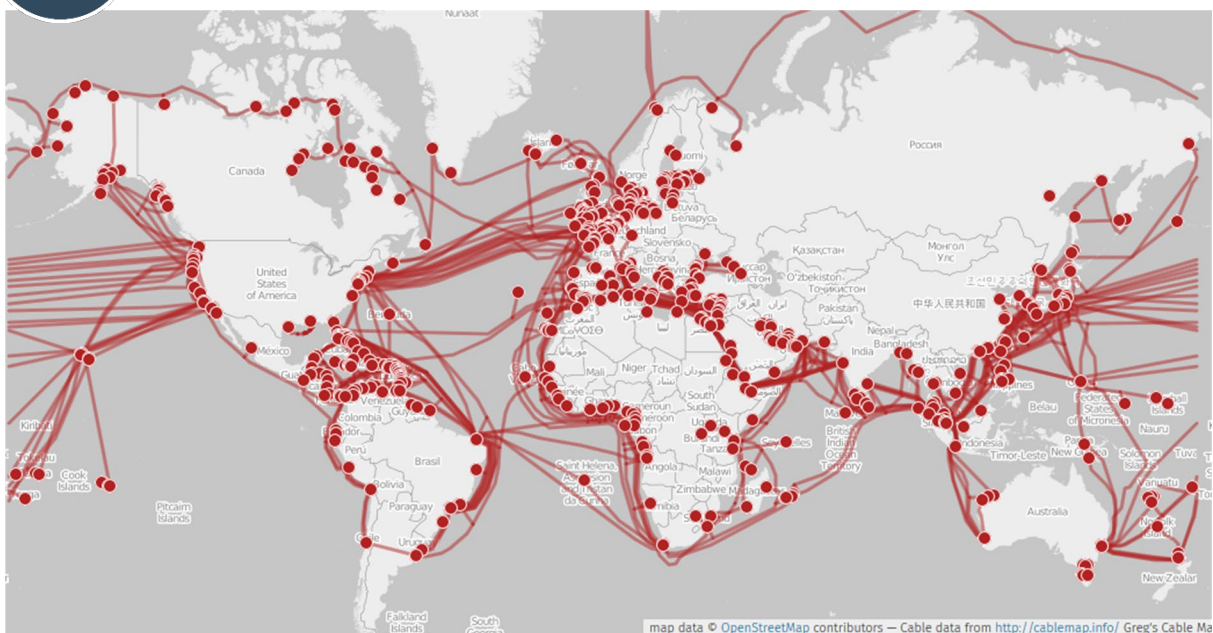
<https://culture.tv5monde.com/histoire/la-grande-explication-saison-2/la-crise-du-canal-de-suez-133786>

Pourtant, les **routes maritimes** et ses **flux matériels** ne sont pas les seuls à traverser les océans. En effet, il existe un **flux immatériel**. Ces flux correspondent aux **lignes de télécommunications, internet et de téléphonie**. Ces câbles, souvent en **fibre optique**, revêtent une importance cruciale dans le **monde hyperconnecté** d'aujourd'hui. On considère que plus de **90% des liaisons internet** passent par ces réseaux de communication. Les transactions financières sont assurées chaque jour par ces flux immatériels (10 trillions de dollars par jour !).



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Carte mondiale des câbles de communication sous-marins.





ÉTUDE DE CAS

Le Golfe Arabo-Persique

Document 1 : pourquoi le détroit d'Ormuz est-il stratégique ? Vidéo Le Monde

<https://youtu.be/tVcRHBxexsg>

Document 2 : les navires naviguant sur le détroit d'Ormuz

Marinetraffic est un site qui permet de suivre le trafic maritime en temps réels. L'ensemble des navires sont matérialisés par un point dont la couleur permet de déterminer la nature. Un point orange correspond à un navire de pêche, un point rouge à un tanker, un point bleu à un navire ravitaillant des plateformes off-shore et la couleur verte pour les cargo. www.marinetraffic.com

Document 3 : statistiques issues de BP Statistical Review of World Energy, 2019, IFPEN

Part du golfe Arabo-Persique dans le monde, en % en 2018	Pétrole	Gaz
Réserves prouvées	48	38
Production	34	18
Production offshore	22	15
Exportations	35	29
Importations en provenance du golfe Arabo-persique en % des importations totales	Asie : 62 % Europe : 24% France : 25% Etats-Unis : 19%	Asie : 32% Europe : 32%

Statistiques issues de BP Statistical Review of World Energy, 2019, IFPEN

1. En vous rendant sur le site [marinetraffic](http://www.marinetraffic.com), analysez le type de navires que l'on rencontre dans le golfe Arabo-Persique. Que remarquez-vous ?

.....

.....

.....

.....

.....

2. Pourquoi cette route maritime est une route majeure dans le paysage énergétique mondial ?

.....

.....

.....

.....

.....

3. Au-delà des hydrocarbures, pour quelles raisons ce golfe présente une importance géostratégique mondiale ?

.....

.....

.....

.....

.....

4. Pourquoi le Golfe Arabo-Persique et le détroit d'Ormuz sont-ils une source de tensions internationales ?

1. En analysant les données du site **marinetraffic**, nous pouvons voir qu'il existe différents types de navires comme des porte-conteneurs, des pétroliers, des gaziers ou des navires de pêche. On peut remarquer que la majorité des navires passant par le golfe sont des tankers transportant des hydrocarbures, mais aussi un grand nombre de porte-conteneurs.
2. Les pays bordant le golfe font partie des plus grands pays producteurs mondiaux de pétrole et de gaz à l'image de l'Arabie Saoudite ou du Qatar. Le golfe est alors un passage obligé pour toute économie moderne qui a besoin des hydrocarbures pour son industrie.
3. Le détroit d'Ormuz est une route importante pour le transport de marchandises manufacturées puisque qu'il est un point de passage entre la Chine et le Moyen-Orient. C'est pourquoi son positionnement revêt une importance stratégique mondiale.
4. Les pays occidentaux étant très dépendants du pétrole et du gaz issu de cette région, le golfe est une source de tension car la majeure partie des échanges énergétiques mondiaux se font dans cet étroit passage détenu par deux pays et notamment l'Iran.



MERS ET OCÉANS : AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

Entre appropriation, protection et liberté de circulation

MERS ET OCÉANS : UNE LIBERTÉ DE NAVIGATION INTERNATIONALE

L'étude des voies maritimes dans le chapitre précédent, met en avant un axe Est-Ouest entre les grandes puissances mondiales. En effet, l'Asie de l'Est et du Sud-Est (et notamment la Chine) sont devenues les **usines du monde** pendant que l'Europe et l'Amérique du Nord sont devenus les **principaux consommateurs**.



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Document 1

L'idée d'une nouvelle route de la soie apparaît en septembre 2013, moins d'un an après l'arrivée de Xi Jinping à la tête du Parti communiste chinois.

Lors d'un discours prononcé à l'université Nazarbayev, au Kazakhstan, le chef de l'État se prononce pour un renforcement des liens unissant la Chine au reste du monde. Objectif : soutenir la bonne entente entre les peuples et le développement économique face aux « trois forces maléfiques » que sont le terrorisme, l'extrémisme et le séparatisme ainsi que les crimes et autres trafics illégaux. Pour ce faire, Xi Jinping promeut l'établissement commun d'une « ceinture économique de la route de la soie » (Silk Road Economic Belt), qui deviendra plus tard la Belt and Road Initiative, ou BRI), qui améliorera les moyens de communication, les réseaux de transport, le commerce, les mouvements de population ainsi que les transferts monétaires. La nouvelle route de la soie est née.

« Les nouvelles routes de la soie, le projet au service de l'hégémonie chinoise », www.lefigaro.fr

Document 2

Les grands axes de la nouvelle Route de la soie

Routes terrestres Routes maritimes



« Comment la nouvelle route de la soie chinoise va bouleverser le marché », tiré de www.lesechos.fr

1. A partir de vos recherches, définissez le terme « mondialisation ». En quoi les routes de la soie sont un exemple de mondialisation ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Quel est l'objectif officiel par ces nouvelles routes de la Soie par le Président chinois ? Quel en est-il du réel objectif de la Chine ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Quels sont les avantages des voies maritimes par rapport aux routes terrestres ?

1. Phénomène d'ouverture des économies nationales sur un marché mondial, entraînant une interdépendance croissante des pays.
2. Les routes de la soie sont un parfait exemple de cette mondialisation. En effet, elles relient de nombreux pays et continents et visent à favoriser le commerce mondial. Une dépendance se crée donc entre les différents acteurs économiques mondiaux.
Officiellement, le Président chinois Xi Jinping cherche à créer ces nouvelles routes afin d'améliorer l'entente entre les peuples, le développement de tous les pays et afin d'éviter que certaines populations se retrouvent en proie aux extrémismes. Cette visée est naturellement utopique. Xi Jinping espère surtout favoriser les échanges économiques entre la Chine et de nombreux pays, renforcer la puissance économique et l'influence de son pays.
3. Deux types de routes vont être créées : les routes maritimes et les routes terrestres. Les routes maritimes présentent un avantage majeur puisqu'elles sont majoritairement composées d'eau internationale où la liberté de circulation existe. Les conteneurs ne peuvent donc pas être bloqués dans un pays pour des raisons géopolitiques comme cela peut être le cas sur les routes terrestres.



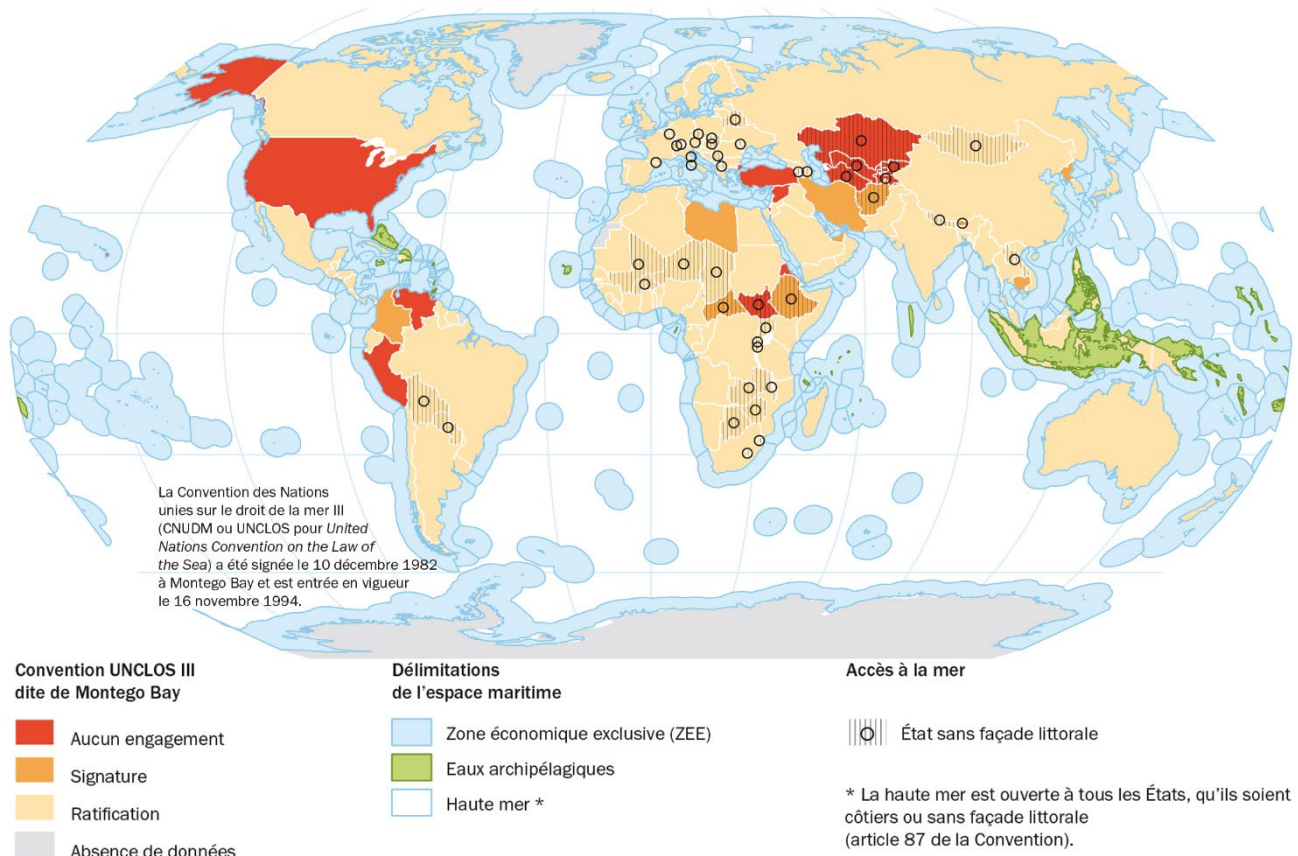
POUR ALLER PLUS LOIN

Chine, sur les nouvelles routes de la soie
Documentaire de Laurent Bouit

Comment la nouvelle route de la soie (encore en chantier) risque de bouleverser les relations entre la Chine, l'Asie centrale, la Russie et l'Europe. Un road movie géopolitique captivant. [A retrouver en replay sur la chaîne YouTube d'Arte](https://youtu.be/FuhUo7Tt7Hc)
<https://youtu.be/FuhUo7Tt7Hc>

Les routes de la soie sont un symbole de cette transversalité d'Est en Ouest des routes maritimes et de leurs rôles majeurs. L'essor des routes maritime est vue comme une sécurité vis-à-vis des routes terrestres. Elles participent donc grandement à la mondialisation. La mondialisation contemporaine repose sur le principe de la **liberté de navigation**. Celle-ci est assurée par la **Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer** (CNUDM) signée par 166 pays dès 1982.

Cette convention, aussi appelée **Convention de Montego Bay**, définit un **droit de la mer commun**. Ce droit permet une libre-circulation sur les mers et les océans à condition de naviguer en « haute-mer » ou dans les « eaux internationales », y compris pour les pays n'ayant pas de façade côtière.



LES ZONES ÉCONOMIQUES EXCLUSIVES : SOURCES DE TENSIONS INTERNATIONALES



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Document 1

La Convention précise les différentes catégories d'espaces maritimes sur lesquels les États côtiers peuvent revendiquer leur souveraineté : les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive (ZEE) et le plateau continental (extension sous-marine du territoire d'un État jusqu'à 200 milles marins). Au-delà, les eaux et les fonds marins relèvent du régime de la haute mer.

Chaque État côtier exerce ainsi ses droits souverains jusqu'à 200 milles des côtes. Si un État considère que son plateau continental excède en réalité les 200 milles marins, il peut soumettre à la Commission des limites du plateau continental (CLPC) une demande dite de plateau continental étendu. [...] Dans les cas où la configuration des côtes entraîne un chevauchement des espaces maritimes de deux États limitrophes, les dispositions de la CNUDM sont limitées. Les deux États concernés doivent alors établir une délimitation de leurs espaces maritimes respectifs via des négociations bilatérales ou une procédure de règlement des différends. C'est le Tribunal international du droit de la mer, basé à Hambourg (Allemagne), qui statue.

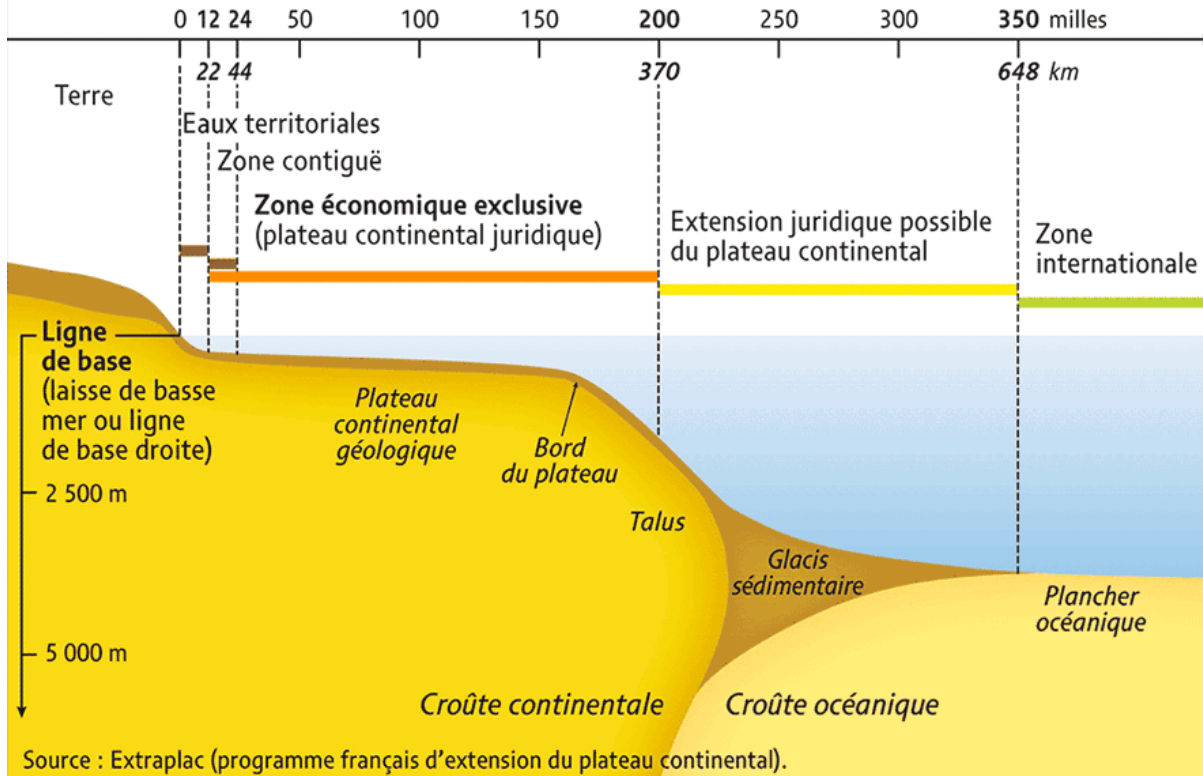
Extrait de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Document 2

La Zone Économique Exclusive (ZEE) est une partie de mer ou d'océan située entre les eaux territoriales et les eaux internationales. La ZEE définit la zone où l'État riverain détient l'exclusivité d'exploitation des ressources qu'elles soient halieutiques (ressources vivantes) ou fossiles.

Document 3

Délimitation des zones



La CNUDM (Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer) a défini ou précisé plusieurs espaces :

- les eaux territoriales (ou mer territoriale) d'un État, dont la largeur ne dépasse pas 12 milles nautiques (22,22 kilomètres) et sur lesquelles l'État côtier exerce sa souveraineté ;
- les zones économiques exclusives (ZEE), d'une largeur maximale de 200 milles nautiques (370,40 kilomètres), où l'État côtier dispose de droits souverains pour l'exploration et l'exploitation du sol et du sous-sol, la gestion et la conservation des ressources... ;
- le plateau continental, qui comprend les fonds marins et leurs sous-sols au-delà de la mer territoriale jusqu'à 200 milles nautiques. Au-delà de cette limite et sous certaines conditions, il peut s'étendre.

« Droits maritimes, un enjeu géopolitique » www.monde-diplomatique.fr

1. Quelles sont les différences entre les Zones Economiques Exclusives et les eaux internationales ?

2. Quelles sont les types de ressources qui peuvent être exploitées dans les Zones Economiques Exclusives ?

3. En quoi les Zones Economiques Exclusives peuvent être une source de tension ?

1. Les eaux internationales sont des eaux accessibles à tout pays et qui ne sont régies par aucun Etat. La Zone Economique Exclusive est quant à elle régie par un Etat qui peut y exploiter l'ensemble des ressources.
2. Les ressources pouvant être exploitées par un Etat dans sa ZEE sont diverses. Il s'agit des ressources halieutiques qui sont toutes les espèces vivantes (pêche, aquaculture) mais aussi fossiles comme les exploitations de pétroles et de gaz.
3. Ces Zones Economiques Exclusives peuvent être source de tension. En effet, deux Etats relativement proches peuvent voir leurs zones se chevaucher. Cela peut créer des différends si ces zones sont par exemple riches en réserves d'hydrocarbures.

Ainsi en 1994, la Convention de Montego Bay définit trois grands types d'espaces maritimes en fonction de leur distance à l'Etat côtier. Chaque Etat côtier a des eaux territoriales relevant de sa souveraineté. La Zone économique exclusive (ZEE) relève du droit souverain de l'Etat, tout en laissant le droit de navigation, excepté la zone contiguë qui est totalement contrôlé par l'Etat riverain. Cette ZEE peut être étendue jusqu'à 350 milles nautiques (plateau continental étendu). Enfin, comme vu précédemment, la haute mer quant à elle ne relève d'aucune juridiction nationale, on y navigue librement.

Pays	Zone économique exclusive (km ²)
France	11 691 000
Etats-Unis	11 351 000
Australie	9 025 000
Russie	7 566 000
Royaume-Uni	6 805 000
Nouvelle-Zélande	6 682 000
Indonésie	6 159 000
Canada	5 599 000
Japon	4 479 000
Chine	3 879 000

Classement des Zones Economiques Exclusives

Mais à quoi sert cette ZEE ?

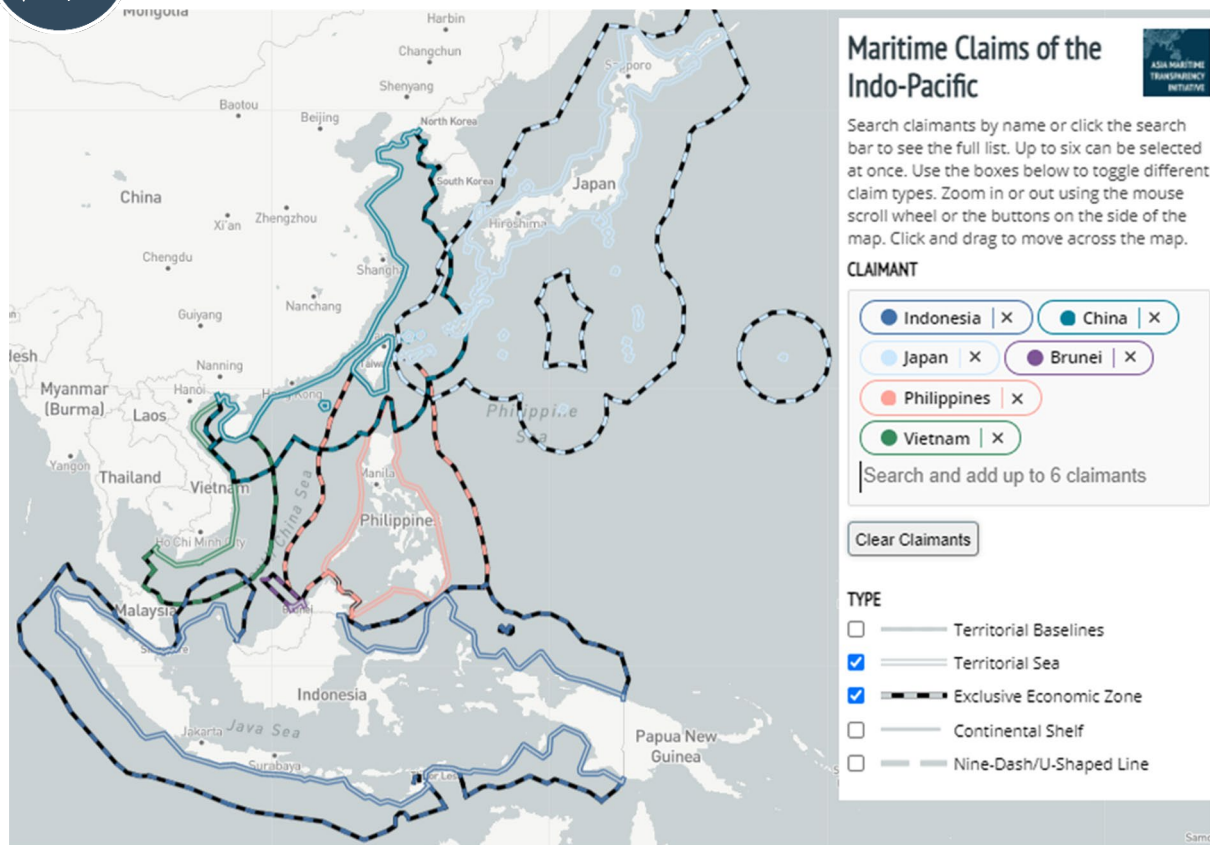
Un état peut exploiter **toutes les ressources matérielles présentes** dans cette zone. Pêche, hydrocarbures... il est libre de les exploiter à sa convenance.

Ce droit provoque donc des **tensions** entre pays. Par exemple, les tensions autour des frontières maritimes sont courantes tout particulièrement dans les **espaces maritimes fermés** comme la Méditerranée. En effet, il est difficile de délimiter des frontières dans ce type de cas où il y a chevauchement. Les îles et les archipels sont souvent sources de litiges importants. La mer de Chine du Sud en est un exemple.



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Document 1 : les zones de revendications internationales et les ZEE en Asie



Le conflit en mer de Chine méridionale implique différentes îles et archipels de la mer de Chine méridionale revendiqués en totalité ou en partie par la République populaire de Chine, la République de Chine, le Viêt Nam, les Philippines, la Malaisie et Brunei. Cette rivalité apparaît également dans le nom utilisé pour désigner la mer de Chine méridionale. La Chine l'appelle la « mer du Sud », le Vietnam la « mer Orientale » et les Philippines la « mer des Philippines occidentales ». Les îles concernées sont les îles Spratleys, les îles Paracels, les îles Pratas, le récif de Scarborough et le banc Macclesfield. Toutes ces îles sont inhabitées, même si certaines d'entre elles sont occupées militairement, et sont d'origine corallienne. Les intérêts des différentes nations sont l'acquisition de domaines de pêche pour les deux archipels et la maîtrise d'une position stratégique dans un lieu de transit maritime.

Document 2 : la mer de Chine méridionale, c'est où ?

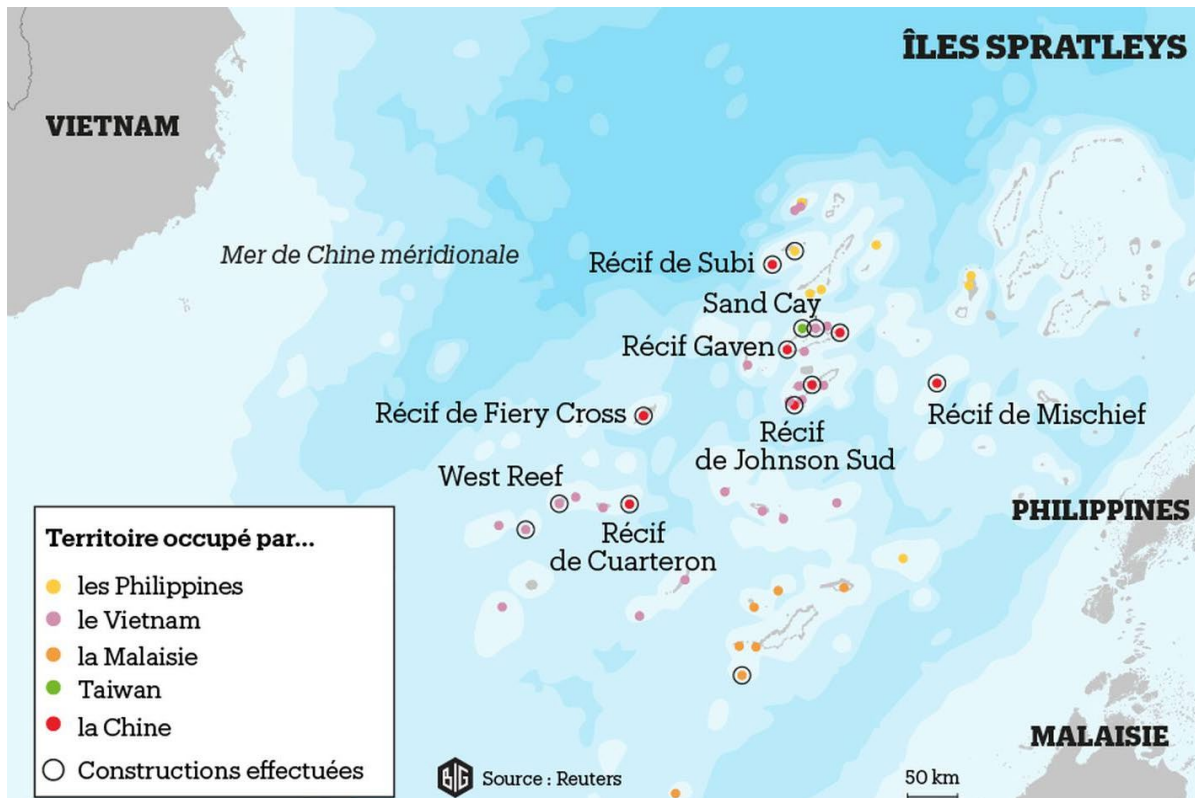
C'est une mer semi-fermée, appelée aussi mer de Chine du Sud, qui mesure environ 3 000 kilomètres de long sur 1 000 kilomètres de large. Elle est bordée par les Philippines, la Chine, l'Indonésie, le Vietnam, Brunei, la Malaisie, Singapour et Taiwan. Elle est parsemée de milliers de récifs non identifiés, et de plus de 200 îles qui portent des noms différents selon les pays. Par exemple, l'archipel des Paracels est connu sous le nom de Xisha en Chine.

En quoi est-elle un secteur clé de la planète ?

Un tiers du commerce maritime de la planète transite sur ses eaux. Elle est aussi très riche en poissons et son sous-sol regorge de pétrole et de gaz. Depuis toujours, les pays voisins se disputent le contrôle des îles, qui servent d'abri contre les typhons et de postes militaires avancés. Les escarmouches sont parfois meurtrières, comme en 1974 et en 1988, entre le Vietnam et la Chine.

Que s'y joue-t-il en ce moment ?

Depuis quelques années, la situation s'est beaucoup dégradée entre les pays frontaliers. Brunei, la Malaisie, les Philippines, Taiwan et le Vietnam revendiquent des droits sur des îles ou des îlots, l'archipel des Spratleys étant particulièrement disputé. La Chine, elle, veut étendre sa souveraineté sur 80% de la mer de Chine méridionale, mettant en avant des « droits de passage historiques » qui n'ont pas de valeur légale.



Que se passe-t-il entre les Philippines et la Chine ?

La zone revendiquée par la Chine englobe des îles réclamées par Manille, notamment le récif de Scarborough, un atoll accaparé par Pékin en 2012. Les Philippines ont saisi dès 2013 la Cour permanente d'arbitrage de La Haye afin de trouver une issue légale au conflit. La Chine, qui demande à ce que le différend soit réglé directement entre les deux Etats, a prévenu qu'elle ne reconnaîtra pas l'autorité des cinq juges dans cette affaire, qui selon elle concerne le tracé de ses frontières.

Dix questions pour comprendre le conflit en mer de Chine méridionale, www.liberation.fr

1. Pourquoi cette mer de Chine méridionale est-elle source de tension ?

.....

.....

.....

.....

2. Quelle est la problématique sous-jacente à ce conflit ?

.....

.....

.....

.....

3. Pourquoi la Chine refuse-t-elle de reconnaître le futur jugement du tribunal de La Haye ?

.....

.....

4. Justifiez que ces tensions dépassent ce cadre régional et puissent avoir des conséquences mondiales ?

1. La mer de Chine méridionale est un espace riche en ressources où les Zones Economiques Exclusives et les eaux territoriales de différents pays se chevauchent.
2. Ce n'est pas tant la surface maritime et son contrôle qui créent des tensions. L'accès aux ressources d'hydrocarbures est la principale problématique à l'origine de ce conflit. Chaque pays prétend détenir le droit exclusif à disposer des ressources dont regorge ces fonds marins.
3. La Chine met en avant les « droits de passage historiques » qui n'ont aucune valeur juridique. Le tribunal de La Haye se basant sur le droit international rendra possiblement un avis à l'encontre de la Chine. C'est pour cette raison que la Chine a d'ores et déjà indiqué qu'elle ne reconnaitra pas le jugement du tribunal.
4. La mer de Chine méridionale compte parmi ses surfaces maritimes, celles des pays qui sont considérées comme les « usines » du monde (Chine, Taiwan, Philippines). Des tensions entre ces pays peuvent impacter donc le reste du monde, très dépendant de ces nations.



La **rivalité** dans cette région est devenue très forte, notamment pour les îles Spartleys et les îles Paracels. Certaines îles ont même été militarisées par la Chine et certaines poldérisées (c'est-à-dire qu'une étendue artificielle de terre a été gagnée sur l'eau) afin d'agrandir la Zone Economique Exclusive chinoise.

Pamphlet de propagande vietnamien citant : « Les îles Paracel et Spratley appartiennent au Vietnam ».

Aussi, aux seins des ZEE, l'accès à ces ressources peut être un enjeu de sécurité alimentaire. Cette tendance ne fait qu'augmenter à cause de la **surpêche**. De même, pour les hydrocarbures, la diminution des ressources continentales pousse certains États à convoiter des gisements offshore comme en Arctique. Ainsi, la **préservation des milieux marins**,

qui est un des devoirs des États (que cela soit dans leur ZEE comme dans les eaux internationales) entre souvent en **contradiction** avec la **volonté d'exploitations des ressources**. Cette logique favorise parfois des exploitations illégales, surtout dans la pêche.



ÉTUDE DE CAS

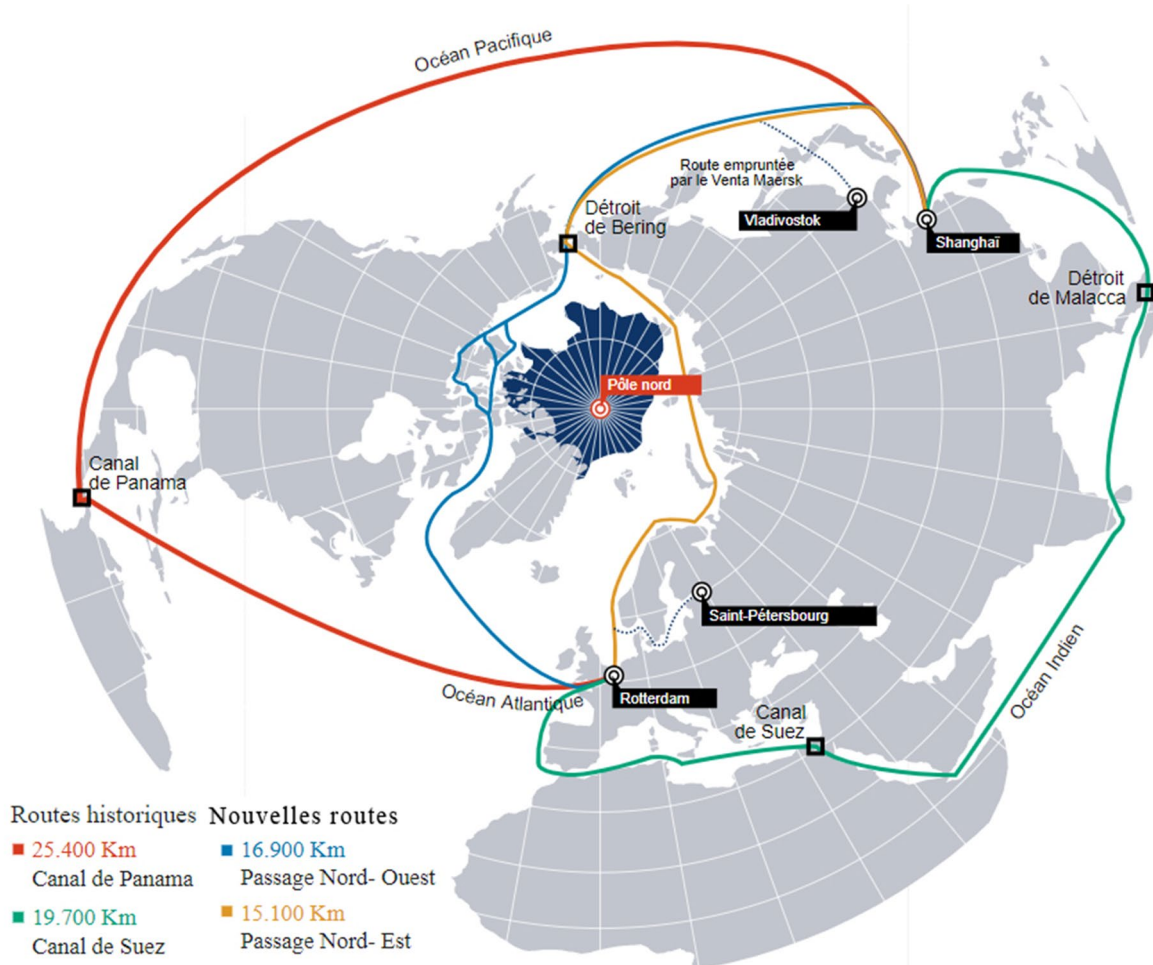
L'Arctique un espace à la fois convoité et menacé

Document 1 : le dessous des cartes, Groenland, banquises et convoitises

En août 2019, Donald Trump a proposé au Danemark de lui "racheter" le Groenland. Une proposition choquante, évidemment sans suite, mais qui a rappelé au monde l'importance stratégique de ce territoire glacé. <https://youtu.be/Q93GSpAXApc>

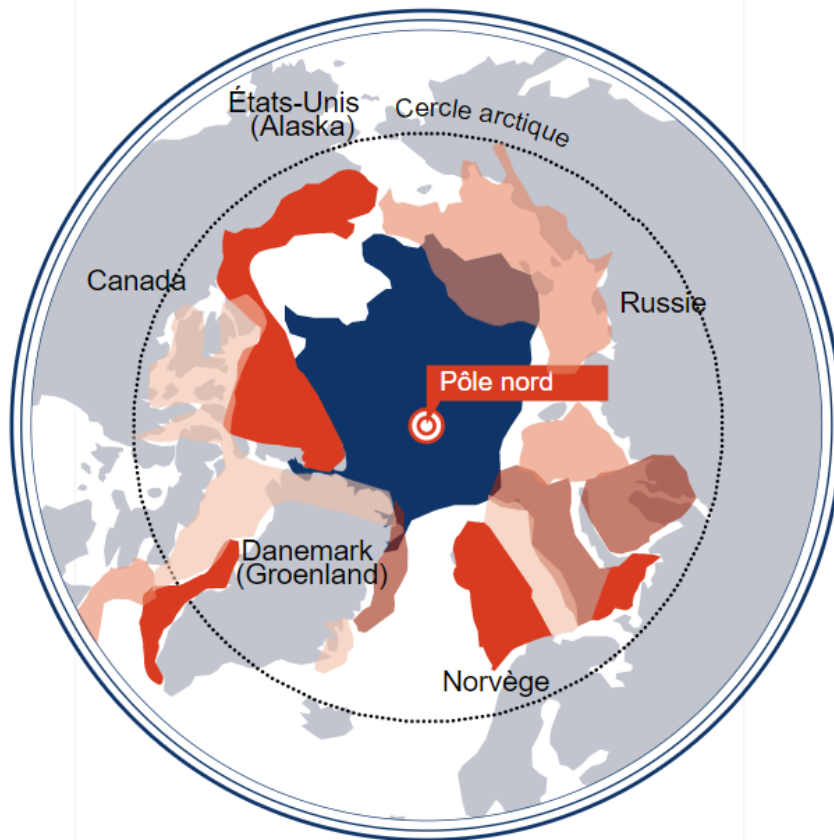


Document 2 : les nouvelles routes maritimes



Il existe à l'heure actuelle deux grandes voies maritimes permettant de transporter des marchandises entre l'Asie et l'Europe. La première passe par le canal de Suez, en Egypte. Du port de Shanghai à celui de Rotterdam, elle fait un peu moins de 20.000 km. La deuxième route, environ 25% plus longue, passe par le canal de Panama. La fonte des glaces en Arctique permettraIT à terme l'ouverture de nouvelles routes maritimes reliant l'Asie à l'Europe.

Document 3 : les ressources en arctique



Répartition des ressources en pétrole et en gaz

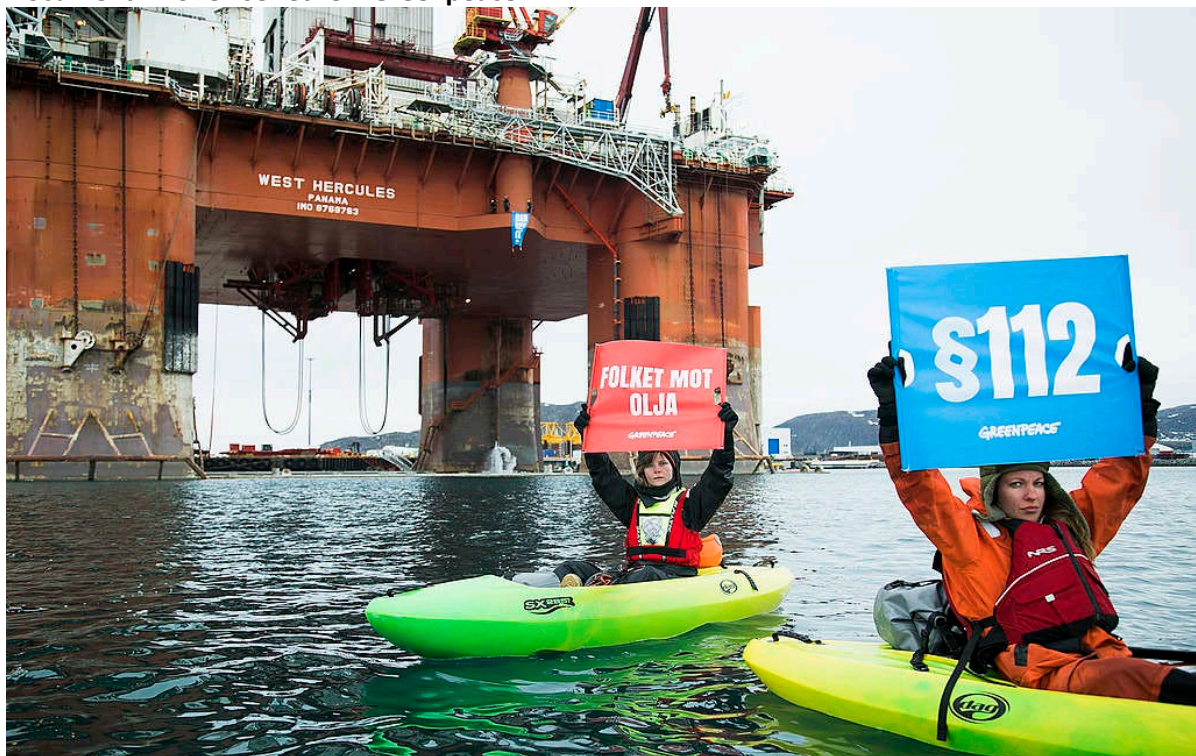
- 58% Russie
- 18% États-Unis
- 24% Danemark, Canada, Norvège.

Ressources en Arctique
En milliards de barils équivalents pétrole

- Plus de 10
- De 5 à 10
- De 1 à 5
- De 0 à 1

Source: Wood Mackenzie

Document 4 : Shell se retire – Greenpeace



La pression publique, l'énormité des risques et les réalités économiques ont déjà poussé nombre de compagnies pétrolières à se retirer de l'Arctique. À l'automne 2015, Shell annonçait ne pas poursuivre ses forages de prospection en Alaska. C'est la première étape de la création d'une zone internationale de protection autour du pôle Nord.

Document 5 : les trois modèles de développement polaire

Le modèle utilitariste est porté [...] par la Russie et le Groenland [...]. Pour la Russie, dans la continuité d'une tradition de contrôle et d'exploitation des ressources arctique qui ne peut être entravée par des injonctions extérieures, (ce modèle constitue) un enjeu de souveraineté et une nécessité économique liée à l'économie de rente énergétique.

Le modèle prudentiel est canadien, québécois, norvégien, suédois, finlandais et, sous l'administration Obama, États-unien. En recherche d'équilibre entre exploitation des ressources conservation des écosystèmes et développement durable.[...] il est réceptif aux réglementations [...] internationales contraignantes comme le « Code polaire.

Le modèle conservatoire est porté [...] par l'Union européenne [...]. Elle propose une stratégie globale pour l'Arctique reposant sur la sécurité, la paix, la coopération scientifique, la prévention de risques et la production de normes drastiques en matière d'exploitation des ressources. [...] La lutte contre le réchauffement climatique oblige à reconsidérer l'exploitation des ressources fossile, notamment arctique.

Eric Canobbio, « Arctique-Antarctique, géopolitique d'un miroir brisé », Reliefs, n°3-Pôles, 2016.

1. Mettez en évidence l'importance économique de l'océan Arctique à plusieurs échelles.

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Est-ce qu'il existe une relation entre revendications des États et ressources en Arctique ? Sont-elles anciennes ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Si les revendications des États sont acceptées, la haute mer sera elle importante ?

4. Montrez les différences existantes entre les trois modèles de mise en valeur de l'Arctique. Des modèles s'opposent-ils ?

1. L'océan Arctique apparaît comme « un nouvel Eldorado » à l'échelle mondiale, car il est riche en ressources halieutiques et en hydrocarbures, toutes ressources dont on observe la raréfaction dans le contexte de la mondialisation, génératrice d'une consommation effrénée de ressources. D'autre part, de nouvelles routes maritimes reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord, plus courtes, et donc plus rapides et économiques que les routes maritimes traditionnelles peuvent y être déployées en été dans le contexte du réchauffement climatique. Elles facilitent l'accès aux ressources et surtout leur exportation vers les grandes régions consommatrices. À l'échelle régionale, les ressources de cet océan qui met face à face de nombreux pays (Russie, États-Unis, Canada, Norvège, Danemark à travers le Groenland) suscitent leur convoitise et justifient leurs revendications récentes sur le plateau continental étendu. Le Canada, mais aussi la Russie veulent s'imposer pour contrôler les routes maritimes qui bordent leurs littoraux car elles sont désormais accessibles et susceptibles de leur rapporter de l'argent et d'assurer une forme de puissance.
2. Les ressources de cet océan qui met face à face de nombreux pays (Russie, États-Unis, Canada, Norvège, Danemark à travers le Groenland) justifient leurs revendications récentes sur le plateau continental étendu. Cette relation est récente et s'explique par le réchauffement climatique, qui rend plus facile l'accès aux ressources du fait du recul de la banquise.
3. La haute mer sera très réduite. Étant donné que les conditions climatiques sont extrêmes, cette région du monde est aussi très peu peuplée. La taille très réduite de la haute mer semble paradoxale dans un tel contexte. Elle rend compte de l'intensité des convoitises sur les ressources marines, et aussi de la gravité de la raréfaction des ressources. On convoite maintenant des régions vides d'hommes, qui deviennent stratégiques uniquement pour leurs ressources.
4. Le modèle utilitariste, porté par la Russie et le Groenland, implique une exploitation effrénée des ressources arctiques, pour des raisons économiques et politiques sans prendre en compte les problèmes environnementaux ou sociaux que cette exploitation génère. Pour le Groenland, cette option ouvre la voie à l'indépendance à l'égard du Danemark, l'exploitation des ressources étant perçue comme un moyen de se passer des subventions danoises. À l'opposé, le modèle conservatoire porté par l'UE cherche à limiter cette exploitation dans une logique de préservation d'un environnement fragile et méconnu, susceptible d'être profondément dégradé à la fois par le réchauffement climatique et par une exploitation sans limites. Ce modèle repose sur la coopération internationale et promeut la paix et la sécurité entre pays bordiers. Le modèle prudentiel semble à mi-chemin entre ces deux modèles : il promeut l'exploitation des ressources, mais dans une logique de développement durable.



POUR ALLER PLUS LOIN

Thalassa : Les grandes routes maritimes

Les routes maritimes, ce sont toutes ces lignes invisibles sur les mers du globe qui unissent les hommes et permettent les échanges. Autrefois dédiées au commerce des épices ou du coton, elles sont aujourd'hui les symboles de la mondialisation.



MERS ET OCÉANS : AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

Les enjeux de la puissance maritime française

LA FRANCE : PUISSANCE MARITIME

La France a une **longue tradition maritime**. Elle possède 7000 km de littoral en comptant ses territoires d'Outre-mer. Sa pêche et son commerce sont des activités anciennes. L'ancienne Marine royale créée en 1626 a fait place à la **Marine nationale**.



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Dans ses vœux aux personnels, l'amiral Christophe Prazuck, chef d'état-major de la Marine nationale (CEMM) a estimé que la France dispose désormais de la première marine d'Europe. Au-delà des subtilités autour de la prise en compte ou non du Royaume-Uni dans le cadre du Brexit, qui n'est pas encore effectif, la Marine nationale a en effet, pour la première fois depuis des siècles, sans doute surpassé en termes de capacités opérationnelles sa vieille rivale. Un tonnage moins important mais plus de bateaux. Sur le plan du tonnage, la flotte britannique demeure toujours assez loin devant son homologue française, avec début 2017 plus de 400.000 tonnes de sous-marins, bâtiments de combat et amphibies de plus de 2000 tonnes et unités de soutien. La Marine nationale plafonnait à un peu plus de 280.000 tonnes, dépassant en revanche la Royal Navy en nombre de bateaux, soit 87 contre 65. Mais au-delà des chiffres, c'est surtout sur les capacités opérationnelles que la différence s'est accrue ces dernières années.

Avec le porte-avions nucléaire Charles de Gaulle (2001), en cours de refonte et dont la chasse embarquée est désormais uniquement constituée de Rafale Marine, complétés par des avions de guet aérien Hawkeye, la France dispose d'un outil unique en Europe. Certes, les Britanniques vont mettre en service deux bâtiments plus gros, les Queen Elizabeth et Prince of Wales. [...] Néanmoins, l'architecture comme la doctrine d'emploi des Queen Elizabeth et Prince of Wales en fera plus des porte-hélicoptères d'assaut que de véritables porte-avions. Ils n'équivaldront pas la puissance de feu, conventionnelle mais aussi nucléaire - ce dont ne disposent pas les Britanniques - du Charles de Gaulle, pas plus d'ailleurs que ses capacités d'autodéfense.

Pour le CEMM, la France dispose de la « première marine d'Europe » », www.meretmarine.com

1. Au niveau du tonnage et du nombre de navires, comment se situe la marine française par rapport à son homologue anglaise ?

2. Quelles sont les deux différences entre les deux marines ?

3. En quoi le porte-avion Charles de Gaulle démarque-t-il la France au niveau de sa marine nationale ?

1. La marine française a un tonnage plus faible que la marine anglaise (280 000 tonnes contre 400 000 tonnes). Cependant, elle présente plus de navires que la marine anglaise.
2. Au-delà du tonnage et du nombre de navires, la principale différence entre les deux marines réside au niveau de la présence du porte-avion Charles de Gaulle. L'armée anglaise ne présente pas aujourd'hui de navire équivalent.
3. Le porte-avion Charles de Gaulle permet à la France d'emmener des avions sur n'importe quel théâtre d'opération sans être dépendant de bases militaires alliées. Cela rend donc la Marine nationale plus puissante que celle de l'ensemble de ses homologues européens.

La Marine française se démarque donc par la **qualité de ses bâtiments** (porte-avion mais aussi sous-marins nucléaires).



Porte-avion Charles de Gaulle



Sous-marin nucléaire

Celle-ci lui permet de peser sur le **plan géostratégique** et peut être utilisée comme **moyen de pression internationale**. Cet outil assure plus particulièrement à la France une **protection de ses intérêts vitaux** comme sa Zone Economique Exclusive (ZEE).

Grace à cet outil puissant, la France a d'ailleurs participé à de nombreuses opérations internationales visant à lutter contre les actes de piraterie.

L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE

Comme pour une grande majorité de pays aujourd'hui, **l'économie maritime** est indispensable pour **l'économie de la France**, tant sur le plan de **l'approvisionnement**, que de son **indépendance énergétique**. La France dispose de nombreux ports, que cela soit dans le commerce, la pêche ou encore la plaisance. De grands ports modernes tel que Marseille ou le Havre bénéficient des **outils portuaires** adaptés aux transports maritimes, tout particulièrement pour la **conteneurisation**. La France est aussi un grand pays de **construction navale**, tout particulièrement dans les navires de croisière, mais aussi la plaisance et la défense. Ce dernier secteur lui permet d'exporter des navires à haute valeur ajoutée par les technologies de pointe qui y sont installées.



RÉFLÉCHISSONS ENSEMBLE

Ces dernières années, les bonnes nouvelles ont manqué aux ports français.

Mais 2017 est une bonne année.

Le Havre, en progrès de 14,1 % à 2,88 millions d'EVP (Équivalent vingt pieds), passe de la 62e à la 56e place mondiale. Marseille-Fos, en hausse de 8,8 % à 1,36 million d'EVP, de la 109e à la 107e. Shanghai conforte sa place de premier port mondial, passant pour la première fois la barre des 40 millions d'EVP (à 40,23 millions, +8,3 %), distançant Singapour. Le top 10 mondial reste inchangé, avec un seul port non asiatique Los Angeles - Long Beach. Les 110 premiers ports mondiaux représentent 600 millions de conteneurs EVP, en hausse de 6,1 % selon les chiffres d'Alphaliner. Seulement 12 ports sur 110 sont en baisse en 2017. Le port calabrais de Gioia Tauro affiche la plus forte baisse (-12,4 %) devant Dammam, Port Kelang et Algésiras, qui perd six places. La plus forte croissance s'affiche à Cristobal (64 %), au Panamá, devant Zhuhai et Barcelone, qui gagne 18 places en un an. Dans le top 110, la Chine compte 20 ports devant les États-Unis (9), le Japon (5) et Taiwan (4).

Le Havre et Marseille-Fos remontent dans le top portuaire mondial », www.lemarin.ouest-france.fr

1. Quelle nouvelle annonce cet article ?

.....

.....

.....

2. Bien que les deux principaux ports français soient en progrès en termes de conteneurs, que peut-on dire sur leurs classements ?

.....

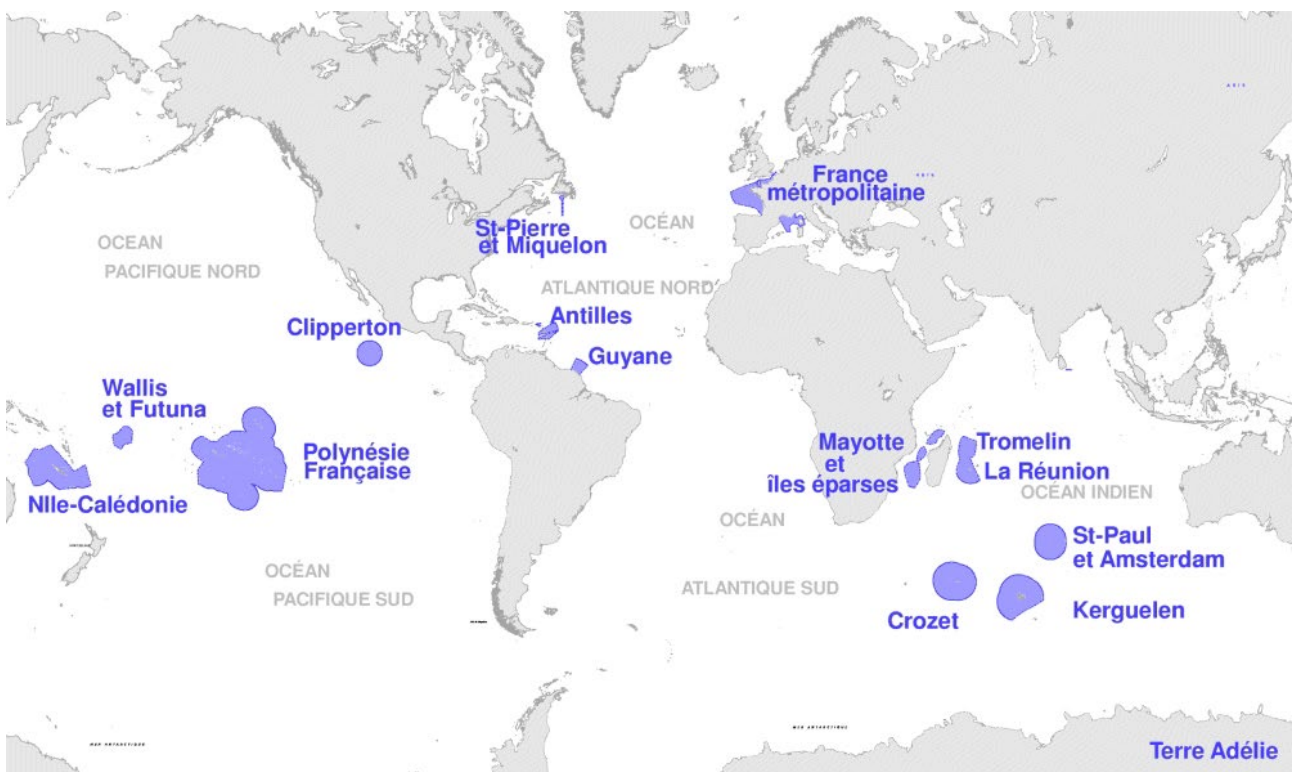
.....

.....

1. Ce journal annonce une progression de la part des ports français dans le classement mondial en 2017 au regard du nombre de conteneurs transportés. Le Havre a gagné six places au classement et Marseille deux places.
2. Bien que les deux principaux ports soient en progrès, leurs classements montrent que ce ne sont pas les places fortes du commerce maritime mondial.

Cependant, la France est avant tout une **puissance continentale** et cela depuis l'époque moderne. En effet, jamais la France n'a perçu la mer comme un des **fondements majeurs de sa puissance**. L'économie maritime ne représente en France que **1,5 % du PIB** et les ports français sont « secondaires » que cela soit en Europe ou dans le monde. Le Havre, premier port français, n'est que le 12ème port en Europe et le 56e port du monde.

Mais comment expliquer cette faiblesse ? La France souffre donc de la **concurrence** des autres grands ports internationaux. Cette faiblesse entraîne d'autres pays à revendiquer de plus en plus certains domaines maritimes appartenant à la France et ainsi créer des tensions géostratégiques. Enfin, la pêche française souffre grandement de la raréfaction des ressources halieutiques ainsi que de la compétition exacerbée entre États.



ZEE de la France

LA PRÉSENCE FRANÇAISE DANS LES MERS ET OCÉANS

La principale caractéristique de la ZEE de la France est de se situer sur l'ensemble des océans excepté les océans Arctique et Antarctique. La majorité de la ZEE de la France est liée aux territoires d'outre-mer qui donnent à la France de larges étendues dans les océans Indien et Pacifique.

Les **enjeux économiques de l'économie maritime** sont **primordiaux** pour la France. Comme beaucoup de pays, la santé de l'économie française est basée sur le **bon fonctionnement de l'économie maritime**. En effet, à l'image du commerce mondial, **75 % des exportations et importations** empruntent les **voies maritimes**. Ainsi, les ports sont primordiaux dans l'approvisionnement de la France, surtout en matière énergétique. L'accès aux ressources maritimes est devenu nécessaire pour la santé économique du pays et pour les besoins de la population. En effet, les Français consomment plus de 35 kg par an et par personne d'aliments provenant des mers et des océans.

De plus, la ZEE française permet d'accéder à des **ressources minérales marines**, tout particulièrement en **Polynésie française**. La France pourrait augmenter sa **souveraineté économique** grâce à une **exploitation accrue des ressources énergétiques marines**, que cela soit les énergies éoliennes offshores ou encore l'utilisation de la force de la houle ou des marées. La France est à ce titre, un des acteurs majeurs des **biotechnologies bleues**, c'est-à-dire des techniques visant l'exploitation industrielle d'être vivant tels que les micro-organismes ou cellules animales et végétales d'origine marine. Ainsi, la France veut préserver son intégrité maritime face aux revendications de pays voisins comme Madagascar.

TV5MONDE



POUR ALLER PLUS LOIN

Dans l'océan Indien, le bras de fer entre la France et Madagascar autour des îles Eparses

A retrouver sur TV5 Monde

Une micro-visite sur un micro-territoire. Le président français Emmanuel Macron s'est rendu pendant deux heures ce mercredi 23 octobre sur l'archipel des îles Glorieuses, en plein océan Indien, à mi-chemin entre Mayotte et Madagascar. Les Glorieuses font partie des îles Eparses administrées par la France mais revendiquées par les Malgaches. Espérant mettre fin au débat, le président français a annoncé le classement des îles Eparses en réserve naturelle dès l'année prochaine.

<https://information.tv5monde.com/video/dans-l-ocean-indien-le-bras-de-fer-entre-la-france-et-madagascar-autour-des-iles-eparses>

Cette place permet aussi à la France d'avoir certains droits comme nous l'avons vu précédemment ; cependant, cela lui confère aussi des **responsabilités**. Une d'elles est particulièrement importante : la **préservation des écosystèmes marins**. Ceux-ci sont grandement menacés par la pollution et les activités humaines. La politique des **aires marines protégées**, permet à la France de réglementer et de surveiller la pollution ainsi que la surpêche afin de diminuer les menaces sur des écosystèmes fragiles.

La conclusion de ce chapitre réside en la force maritime de la France qui reste à ce jour une puissance maritime majeure malgré une concurrence de plus en plus rude avec l'essor de nombreux pays.



ÉTUDE DE CAS

Le Havre et Marseille deux ports français dans la mondialisation.

Document 1 : avec leur port 2.0, Le Havre et Marseille rêvent d'égaliser les géants du Nord », lefigaro.fr, 2018

Pour pouvoir gérer des flux de plus en plus importants de marchandises et améliorer toute la chaîne logistique, Le Havre, comme Marseille, s'est doté ces dernières années d'outils numériques sophistiqués. « Ils utilisent des logiciels portuaires (Cargo community system) qui permettent de relier les différents acteurs de la chaîne du port comme les armateurs, les manutentionnaires, ou encore les douanes, les autorités portuaires et sanitaires », explique Camille Valero, chargée de mission à l'Insemar (Institut supérieur d'économie maritime). « En étant interconnectés, ces acteurs gagnent ainsi en fluidité, en traçabilité et cela permet de réduire les coûts. Pour l'État et ses administrations, c'est aussi l'assurance de recevoir les recettes et d'éviter la contrebande », ajoute-t-elle. « Aujourd'hui pour être compétitifs, les grands ports de commerce doivent être en mesure de faire transiter les flux d'informations qui accompagnent le passage des marchandises », souligne Philippe Deysine, délégué général du pôle de compétitivité Novalog, spécialisé dans la logistique. C'est ce que les experts appellent des « smart ports » (des ports intelligents). « L'optimisation de la gestion des temps portuaires, la simplification administrative et réglementaire, le suivi des marchandises : c'est le grand axe de modernisation portuaire dans le monde et la France est dans la course », complète Paul Turret, directeur de l'Insemar.

La performance des ports passe aussi par leur connexion à « l'hinterland » (l'arrière-pays). Ils doivent être en mesure d'écouler efficacement et rapidement la marchandise qui arrive par bateaux, via le fret, le transport fluvial ou routier. Pour tenir la course, un port doit avoir « une grande disponibilité globale », souligne Carlos Moreno, chercheur et directeur scientifique de la chaire « Entrepreneuriat, Territoire Innovation » de l'université Paris I Panthéon Sorbonne. « Rien qu'avec six porte-conteneurs vous remplissez l'équivalent de l'autoroute Paris-Lyon. Cela représente 4000 camions mis bout à bout », explique-t-il. « Aujourd'hui, c'est la région Grand Est qui a la plus forte disponibilité globale portuaire. Elle est très bien reliée aux ports d'Anvers ou Hambourg par le Rhin et les autoroutes. Beaucoup de marchandises françaises transitent par là. N'est-ce pas aberrant ? » interpelle Carlos Moreno. « Le développement des ports n'est plus, comme autrefois tourné vers la mer, ou un fleuve, mais vers la conquête de l'intérieur des terres », insiste Carlos Moreno Sur ce point, Le Havre a mis en service en 2015 un terminal multimodal, qui s'étend sur une centaine d'hectares sous le pont de Normandie. Conçu pour accueillir 500.000 conteneurs par an, soit l'équivalent de 25% du trafic au Havre, ce terminal - qui a connu des débuts difficiles - dispose d'une cour ferroviaire de huit voies, d'un quai de 400 mètres de long et d'une zone de stockage de 2600 conteneurs. D'un point de vue environnemental, il pourrait permettre d'économiser 500.000 tonnes de CO2 chaque année. Le Havre compte poursuivre ses efforts : 500 millions d'euros vont encore être investis. Parmi les projets : le prolongement de Port 2000, terminal à conteneurs mis en service en 2006. « Le port du Havre et, pour partie, celui de Rouen peuvent encore mieux tirer profit de la zone de chalandise francilienne. C'est l'un des objectifs poursuivis par HAROPA, qui réunit les ports du Havre, de Rouen et de Paris en un complexe portuaire de rang international. Aujourd'hui près de 3 conteneurs sur 4 destinés à l'Île-de-France passent par Le Havre. Le reste des importations est pour l'essentiel débarqué dans les ports du nord de l'Europe et transite ensuite par camion. Cette marge de progression est une opportunité », souligne Philippe Deysine, de Novalog.

Document 2 : les nouvelles routes maritimes



EVP : équivalent vingt pieds

L'équivalent vingt pieds, ou EVP (en anglais : twenty-foot equivalent unit, TEU) est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs basé sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres). On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. C'est un caisson métallique de taille standardisée qui peut être transféré sur différents modes de transport (parfois successivement) comme les navires, barges ou encore trains.

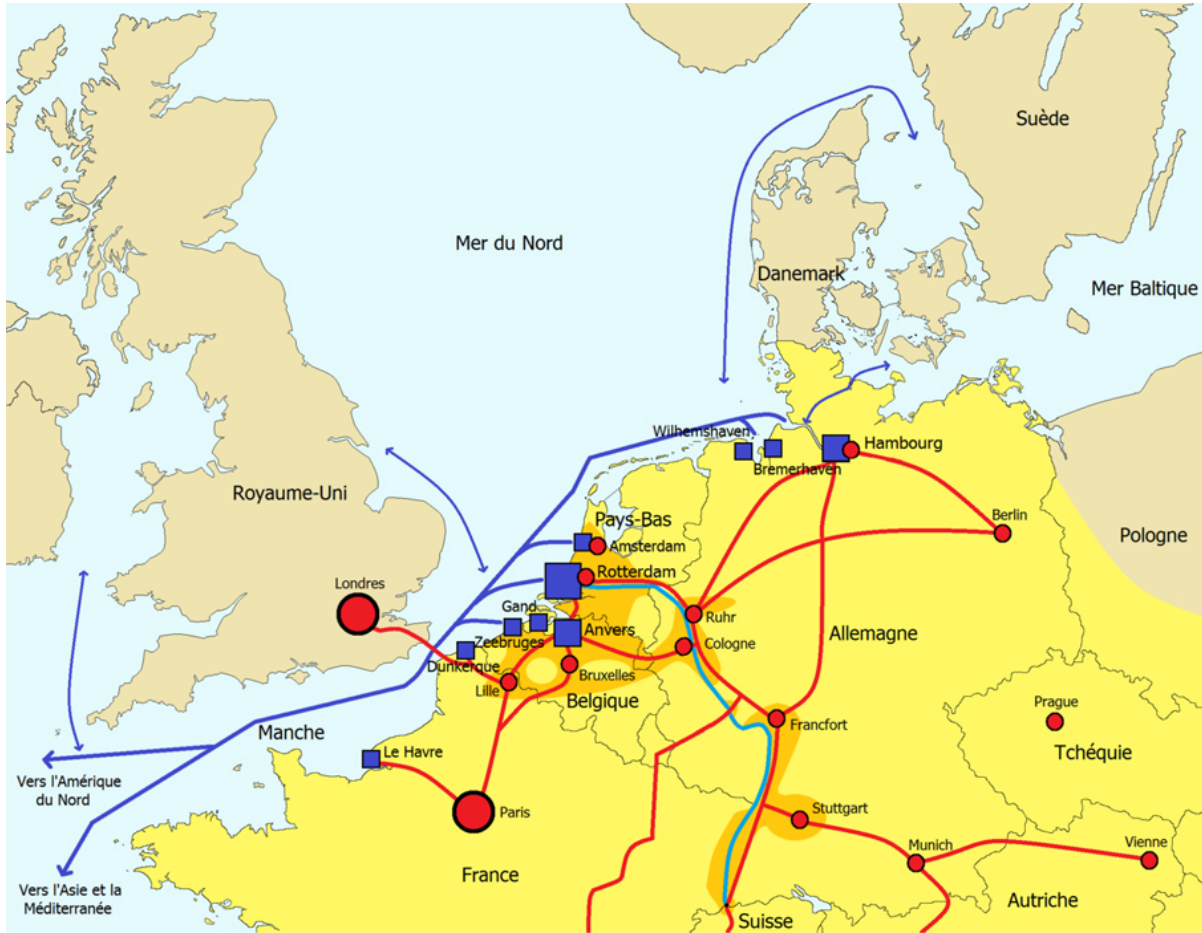
Document 3 : classement des ports d'Europe par trafic d'EVP (conteneurs)

RANG	PORT (ÉTAT)	TRAFFIC TOTAL (en millions d'EVP)			
		2005	2010	2015	2019
1	Port de Rotterdam (Pays-Bas)	9,287	11,146	12,235	14,810
2	Port d'Anvers (Belgique)	6,482	8,468	9,654	11,870
3	Port de Hambourg (Allemagne)	8,088	7,896	8,821	9,300
4	Port de Valence (Espagne)	2,410	4,207	4,616	5,400
5	Port du Pirée (banlieue d'Athènes) (Grèce)	1,605 (2003)	0,863	3,330	4,910 (2018)
6	Port de Brême/Bremerhaven (Allemagne)	3,736	4,871	5,479	4,857
7	Port d'Algésiras (Espagne)	3,180	2,810	4,516	4,770 (2018)
8	Port de Duisbourg (Allemagne)	-	2,250	3,680	4,170 (2017)
9	Port de Gioia Tauro (Italie)	3,161	2,851	2,547	4,005 (2018)
10	Port de Felixtowe (Royaume-Uni)	2,700	3,400	3,980	3,849 (2018)
11	Port de Barcelone (Espagne)	2,071	1,945	1,954	3,420 (2018)
12	Port de Marsaxlokk (Malte)	-	2,370	3,064	3,150 (2017)
13	Port d'Ambarli (Istanbul) (Turquie)	-	2,540	3,091	3,131 (2017)
14	Port du Havre (France)	2,119	2,358	2,560	2,870 (2017)
15	Port de Gênes (Italie)	1,606 (2003)	1,758	2,242	2,622 (2017)
16	Port de Londres (Royaume-Uni)	-	-	2,217	2,431 (2017)
17	Port de Southampton (Royaume-Uni)	-	1,540	1,933	2,040 (2017)
18	Port de Saint-Pétersbourg (Russie)	-	1,928	1,715	1,848 (2017)
19	Port de Sines (Portugal)	-	-	1,332	1,669 (2017)
20	Port de Bruges-Zeebruges (Belgique)	1,560	2,499	1,568	1,620
21	Port de Gdańsk (Pologne)	-	-	-	1,593 (2017)
22	Port de Mersin (İçel) (Turquie)	-	1,024	1,466	1,592 (2017)
23	Port de Spezia (Italie)	1,024	1,285	1,300	1,300 (2015)
24	Grand port de Marseille (France)	-	0,953	1,220	1,250 (2016)

Document 4 : classement en tonne de marchandise (conteneurs+vrac+hydrocarbures)

CLASSEMENT DES PORTS D'EUROPE PAR TRANSPORT DE MARCHANDISES					
<i>Sources principales : Lloyd's List ; autorités portuaires. [*]</i>					
RANG	PORT (ÉTAT)	TRAFIC TOTAL ANNUEL (en Mt)			
		2005	2010	2015	2019
1	Port de Rotterdam (Pays-Bas)	377,000	429,926	466,363	469,402
2	Port d'Anvers (Belgique)	160,000	178,167	208,400	238,000
3	Port de Hambourg (Allemagne)	126,000	121,187	137,800	138,100 (2016)
4	Port de Novorossiysk (Russie)	71,000	81,603	128,400	128,400 (2015)
5	Port d'Amsterdam (Pays-Bas)	74,900	90,644	96,500	105,000
6	Port d'Oust-Louga (Russie)	-	-	87,900	98,700 (2018)
7	Port d'Algésiras - La Linea (Espagne)	64,000	65,531	98,178	98,178 (2015)
8	Port de Marseille (France)	97,000	85,997	81,700	81,000 (2018)
9	Port de Valence (Espagne)	-	63,741	69,600	81,000
10	Port de Botaş (Ceyhan) (Turquie)	-	-	78,000	78,000 (2015)
11	Port de Brême/Bremerhaven (Allemagne)	-	68,690	73,400	73,400 (2015)
12	Port du Havre (France)	75,000	70,469	68,200	72,710 (2017)
13	Port de Barcelone (Espagne)	-	42,878	45,900	67,756 (2018)
14	Port d'Izmit (Turquie)	-	-	64,400	64,400 (2015)
15	Port de Primorsk (Russie)	45,000 (2004)	77,640	59,600	59,600 (2015)
16	Port de Grimsby/Immingham (Royaume-Uni)	-	54,029	59,100	59,100 (2015)
17	Port de Trieste (Italie)	-	47,418	57,100	57,100 (2015)
18	Port de Constanța (Roumanie)	-	47,563	56,300	56,300 (2015)
19	Port de Londres (Royaume-Uni)	-	48,060	45,400	53,200 (2018)
20	Port de Dunkerque (France)	-	42,980	46,500	53,000
21	Port de Saint-Petersbourg (Russie)	-	57,967	51,500	51,500 (2015)
22	Port de Gênes (Italie)	-	50,702	51,200	49,107 (2016)
23	Port d'Aliağa (Izmir) (Turquie)	-	-	48,700	48,700 (2015)
24	Port de Youjne (Odessa) (Ukraine)	-	-	48,500	48,500 (2015)

Document 5 : la Northern range, interface maritime européenne



La Northern Range, une interface maritime européenne

I. Un alignement de ports formant une façade maritime

- Le 4^e port mondial, servant de *hub* à toute la façade
- Ports de taille mondiale : 14^e et 15^e rangs
- Ports de commerce plus modestes

II. Desservant un riche arrière-pays

- Principaux axes de transport (multimodaux)
- Le Rhin, axe fluvial à grand gabarit
- Deux mégapoles (plus de 10 millions d'habitants)
- Les autres métropoles (plus d'un million d'habitants)
- La mégalopole européenne (fortes densités)
- L'*Hinterland* de la façade nord-européenne

III. Et le reliant au reste de l'Europe et du monde

- ← La principale route maritime transocéanique
- ↔ Les liaisons avec les autres façades européennes
- Les *Hinterland* des autres façades européennes

Document 6 : le Havre : le premier port à conteneurs français subit la concurrence d'Anvers
France 3 <https://www.dailymotion.com/video/x5axvmm>

Document 7 : Marseille, premier port de France

Le grand port maritime de Marseille, est le premier port français lors du bilan de l'année 2016, en termes de trafic total de marchandises, avec 81 millions de tonnes traitées.



1. Quels sont les atouts géographiques et techniques des ports du Havre et Marseille ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Identifiez en quoi Marseille est un port majeur en France ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. Pourquoi la localisation du Havre sur la Northern Range est-elle un atout important ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. Pourquoi les ports français ne sont pas aussi importants que ceux d'Anvers ou Rotterdam ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. Quels sont les handicaps du Havre ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

1. A l'échelle nationale, le port du Havre est à l'embouchure de la Seine, axe démographique et économique majeur en France. C'est le port « naturel » de Paris et de l'Île-de-France ;
Quant à Marseille sa position est centrale sur la Méditerranée et c'est un port essentiel pour le tourisme.
2. Marseille est un port majeur en France car il est le premier port de France. Il est le deuxième en Méditerranée. Il est un port majeur où 81 millions de tonnes de marchandises sont traitées chaque année. Le nombre de conteneurs par an augmente. Marseille est aussi un grand port de croisière avec presque 3 millions de voyageurs par ans.
3. Proche de la dorsale européenne, le Havre fait partie de la Northern Range, qui court du Havre à Hambourg. Sa localisation dans cette façade maritime est un atout important car Le Havre peut jouer un rôle de hub, de gros navires y déchargeant leur cargaison pour ensuite être transportée vers d'autres ports de la rangée.
4. Les ports français ont un hinterland (arrière-pays) moins efficace que ceux de Hollande. Le lien avec le ferroviaire et le fluviale est moins bien développé que dans les ports hollandais. De plus, un port comme le Havre est dans une situation géographique moins centrale que la Hollande qui est voisine de l'Allemagne grand pays industriel.
5. Le port du Havre est mal relié aux voies fluviales et ferroviaires, ce qui limite considérablement son hinterland et notamment son accès au centre de l'Europe et à la dorsale européenne. Le port du Havre est marginalisé par rapport à la dorsale européenne. L'appartenance à la Northern Range constitue aussi un handicap pour le port du Havre car cela le met en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe.



Vous pouvez maintenant
faire et envoyer le **devoir n°1**

