

13

Mers et océans : un monde maritimisé

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

Au cycle 3, en 6^e

J'ai appris que les littoraux, qu'ils soient touristiques ou industrialo-portuaires, sont des espaces très aménagés, mais aussi vulnérables. Ils concentrent de plus en plus d'habitants.

Au cycle 4, en 5^e

J'ai compris que les effets du changement climatique touchent les mers et les océans, mais aussi les espaces littoraux.

Ce que je vais découvrir

Essentiels au fonctionnement économique du monde, régulateurs climatiques, les mers et les océans sont au centre de nombreux conflits d'intérêts.

Le savez-vous ?

L'espace maritime est parfois appelé le « poumon bleu » de la planète. Les océans absorbent près de 30 % du CO₂ produit par l'être humain !



1 Chargement d'un porte-conteneurs dans le port de Southampton, 2013

Les littoraux sont des espaces souvent très aménagés qui concentrent les populations et les activités, notamment commerciales. Les grandes compagnies de transport maritime y font escale.



2 Chalutier industriel en période de pêche dans l'océan Atlantique, 2012

De nombreuses personnes vivent de la pêche, mais les stocks de poissons sont souvent surexploités.

Définition

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



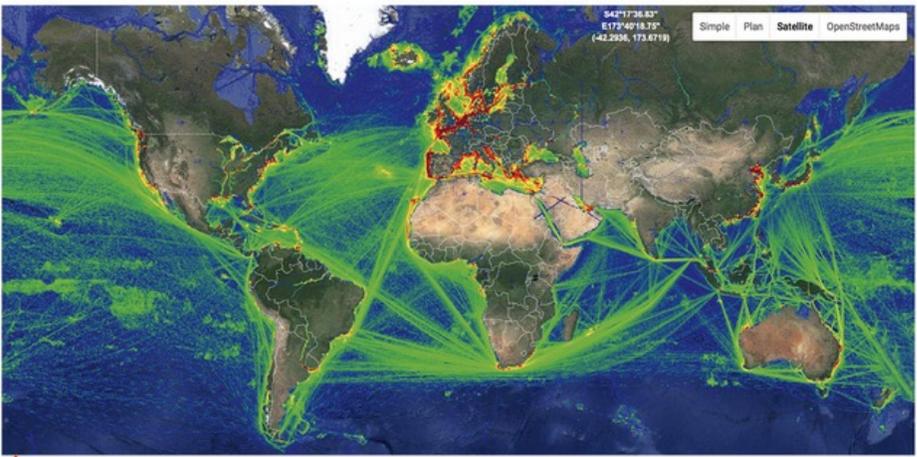
Vocabulaire du chapitre



Les espaces maritimes au cœur de la mondialisation

Question clé Pourquoi les mers et les océans sont-ils les espaces moteurs de la mondialisation ?

A Le transport maritime domine l'économie mondiale



1 Image satellite du trafic maritime mondial (NASA, 2016)
 L'espace maritime mondial est parcouru par de nombreuses routes maritimes (ici en vert). Les façades maritimes (ici en jaune et en rouge), zones de très forte intensité du trafic maritime, concentrent les principaux ports.

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

CHIFFRES CLÉS

- ➔ Le transport maritime assure plus de **80 % des échanges de marchandises**.
- ➔ **48 200 navires de commerce** naviguent dans le monde, dont **38 % de pétroliers**.
- ➔ **9 milliards de tonnes** de marchandises sont transportées par an.

VOCABULAIRE

- ▶ **Canal**
Voie navigable artificielle.
- ▶ **Conteneur**
Caisse métallique de dimensions standardisées pour le transport de marchandises.
- ▶ **Conteneurisation**
Fait de transporter des marchandises dans des conteneurs.
- ▶ **Détroit**
Bras de mer entre deux terres.
- ▶ **Façade maritime**
Région littorale formée de plusieurs grands ports proches.



3 Porte-conteneurs à l'entrée du port de Hongkong, 2011
 Des remorqueurs aident le porte-conteneurs à manœuvrer pour entrer dans le port.

4 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.

Activités

Question clé Pourquoi les mers et les océans sont-ils les espaces moteurs de la mondialisation ?

ITINÉRAIRE 1

- ▶ **Je caractérise l'importance du commerce maritime mondial**
 - 1 Doc 2.** Quelle part du commerce mondial se fait par voie maritime ?
 - 2 Doc 1 et 2.** Quelles sont les principales routes et façades maritimes dans le monde ?
 - 3 Doc 2 à 4.** Citez au moins trois raisons de la domination du transport maritime sur le commerce mondial.
 - 4 Doc 1 et 4.** Pourquoi les détroits et canaux sont-ils des lieux stratégiques pour les échanges maritimes ?

OU

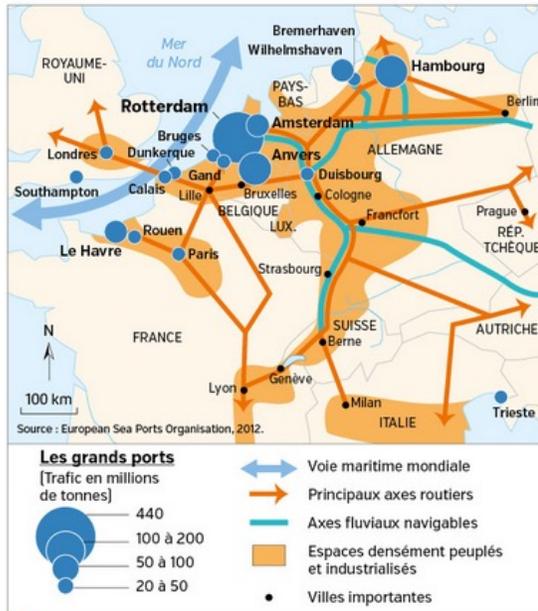
ITINÉRAIRE 2

▶ **Je complète un schéma (étape 1)**
 À l'aide des documents 1 à 4, commencez à compléter le schéma ci-dessous que vous terminerez p. 275, pour répondre à la question clé.

```

    graph LR
    A[Acteurs du transport maritime  
→ Doc 2] --- B[Des espaces de circulation à l'échelle mondiale]
    C[Des routes maritimes importantes  
→ Doc 1 et 2] --- B
    B --- D[Des échanges commerciaux en augmentation  
→ Doc 1 à 4]
    B --- E[Des territoires transformés  
→ Doc 4]
    
```

B Les conséquences sur terre : des aménagements considérables



5 Rotterdam : entre la façade maritime de l'Europe du Nord-Ouest et l'arrière-pays
Rotterdam sert un arrière-pays de 500 millions de consommateurs.



7 Yangshan, nouveau port de conteneurs à Shanghai, 2013
1 Conteneurs 2 Pont de 32,5 km qui relie le port au continent 3 Portiques

6 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.

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

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

VOCABULAIRE

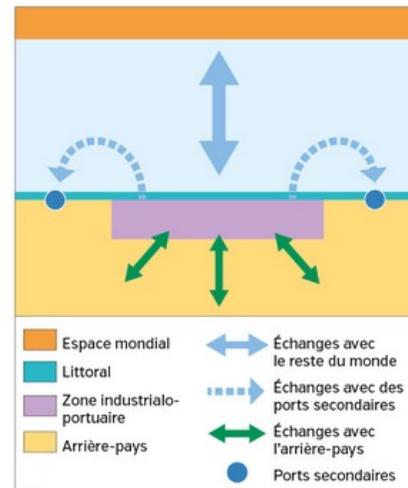
- Hub**
Plate-forme aérienne, portuaire ou ferroviaire vers laquelle se concentre le trafic de passagers ou de marchandises avant d'être redistribué.
- EVP**
« Équivalent vingt pieds », soit 6,05 mètres. C'est la longueur d'un conteneur.



Travaux du canal de Panamá, 2013
Chaque année, 5 % du trafic maritime mondial passe par le canal de Panamá. Les travaux ont pour but de laisser passer des porte-conteneurs environ 3 fois plus gros qu'à l'heure actuelle.

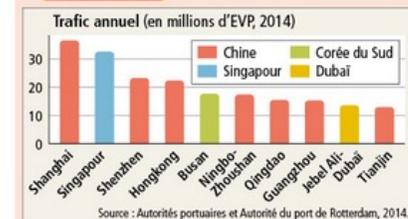


De La géographie à l'histoire



9 Ports et littoraux, de vastes zones de production et d'échanges

CHIFFRES CLÉS



Activités

Question clé Pourquoi les mers et les océans sont-ils les espaces moteurs de la mondialisation ?

ITINÉRAIRE 1

Je décris les conséquences sur les territoires

- Doc 5 à 8.** Citez les différents types d'espaces dont l'aménagement est lié au commerce maritime.
 - Doc 6 et 8.** Quelles sont les conséquences de l'augmentation de la taille des navires pour les aménagements portuaires ?
 - Doc 5, 6 et 9.** Expliquez pourquoi la présence d'un grand port mondial nécessite des aménagements dans toute sa région.
- J'argumente à l'écrit en utilisant des documents**
- Répondez en 10 lignes à la question clé. Vous prendrez soin d'illustrer chaque idée par un document du chapitre dont vous donnerez la référence.

OU

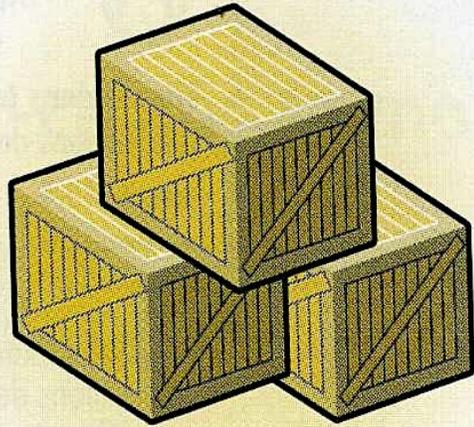
ITINÉRAIRE 2

Je complète un schéma (étape 2)

À l'aide des documents 5 à 9, terminez de compléter le schéma ci-dessous ; il répondra à la question clé.



Transport en vrac



Manutention et main-d'œuvre importante

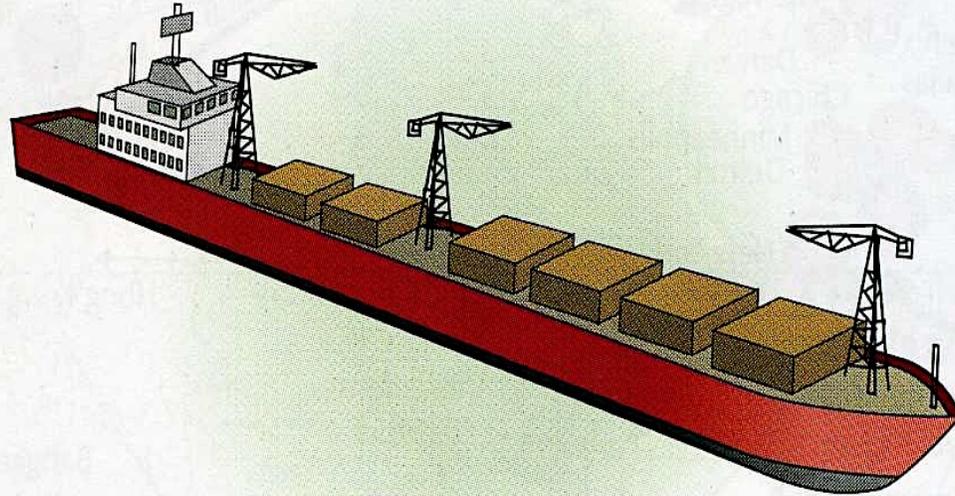
Temps de chargements longs

Rupture de charge

Sécurité des marchandises non garantie

COÛTS ÉLEVÉS

Transport en conteneur



Mécanisation, informatisation

Temps de chargement plus courts

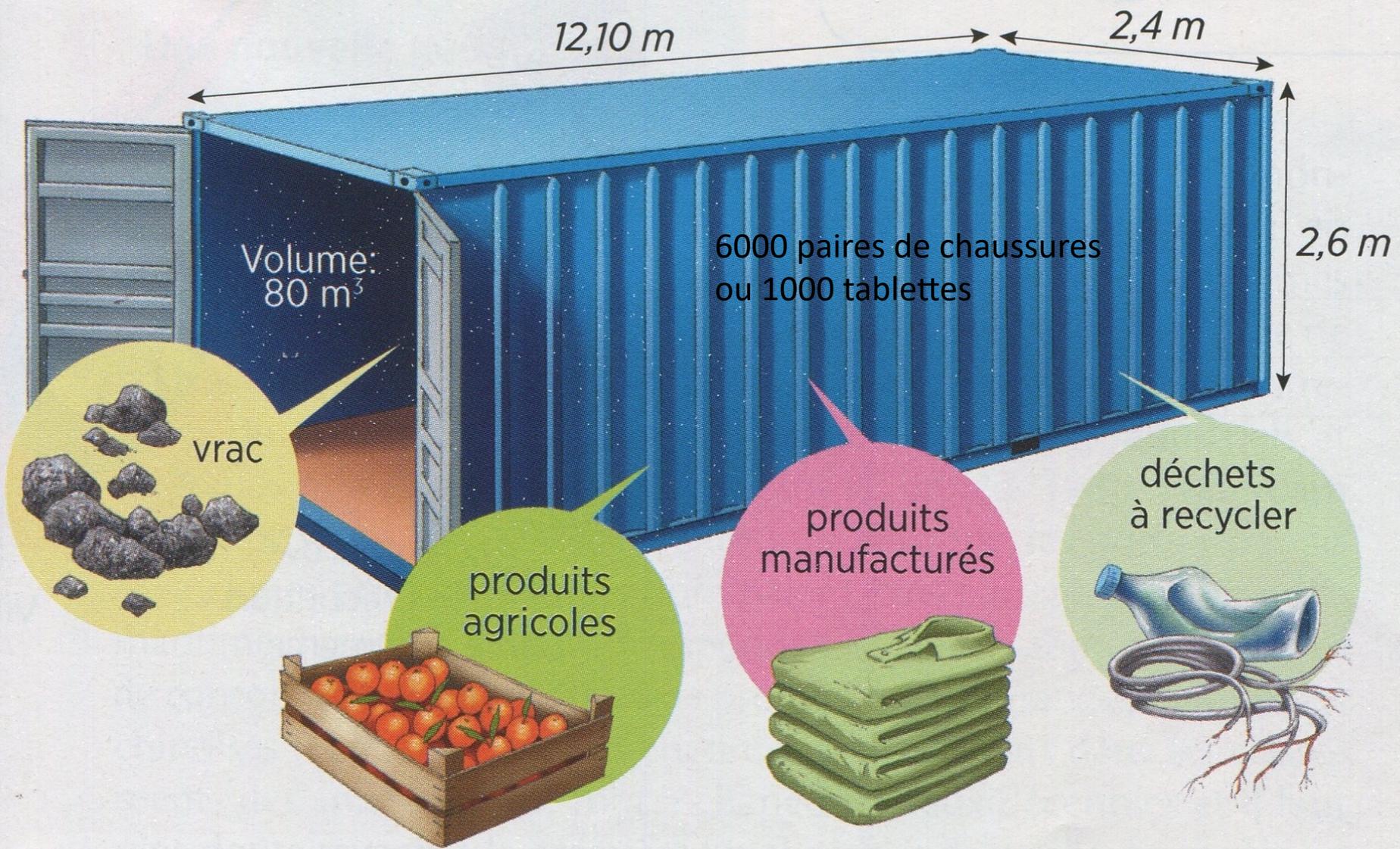
Pas de rupture de charge

Sécurité des marchandises garantie

COÛTS MODÉRÉS

Transport multimodal : transfert rapide vers un autre moyen de transport



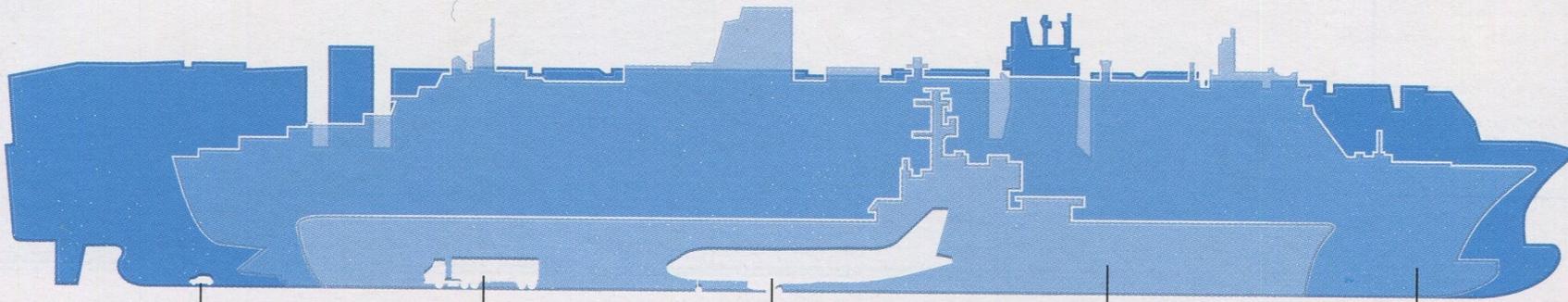


6 Le conteneur, une révolution dans le transport maritime

Pour un tee-shirt fabriqué en Chine et vendu 30 euros en France, le transport a coûté moins de 5 centimes d'euros.



Longueur : 396 mètres



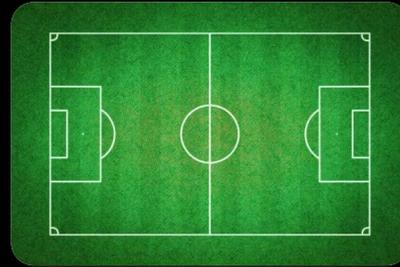
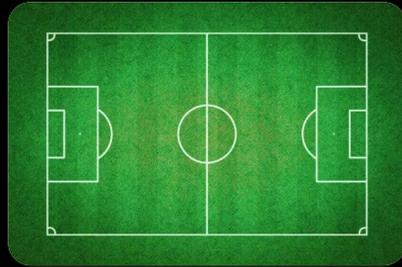
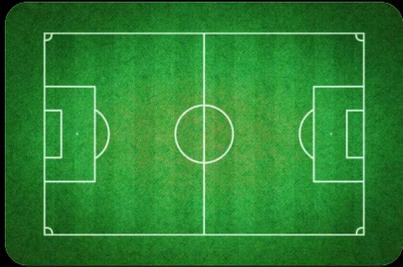
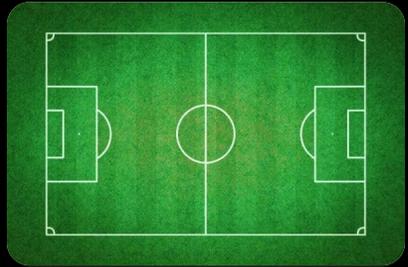
Voiture
(4 m)

Semi-remorque
(30 m)

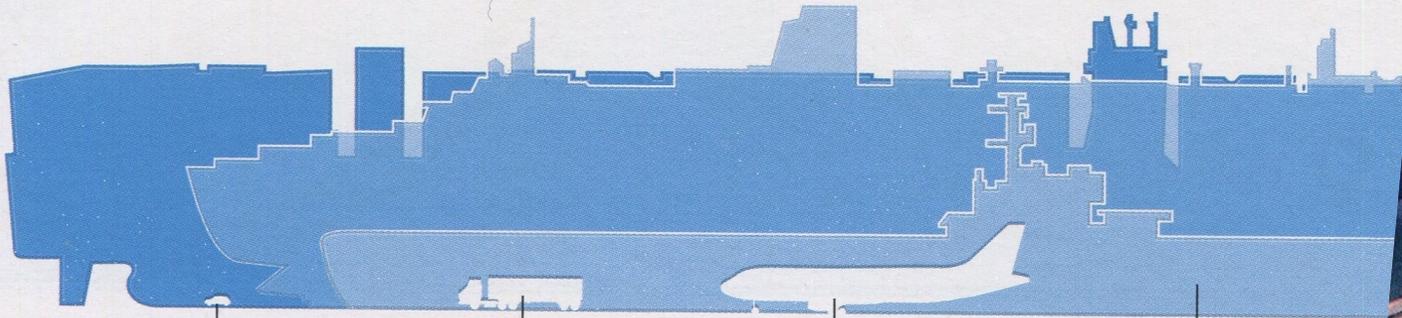
Airbus A380
(72,72 m)

Porte-avion
Charles de Gaulle
(261,5 m)

Queen Mary II
(345 m)



Longueur : 396 mètres

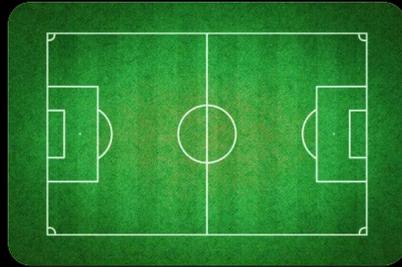
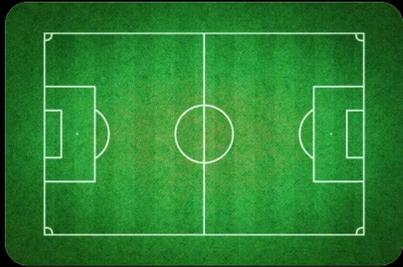
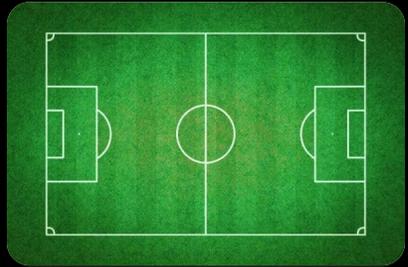
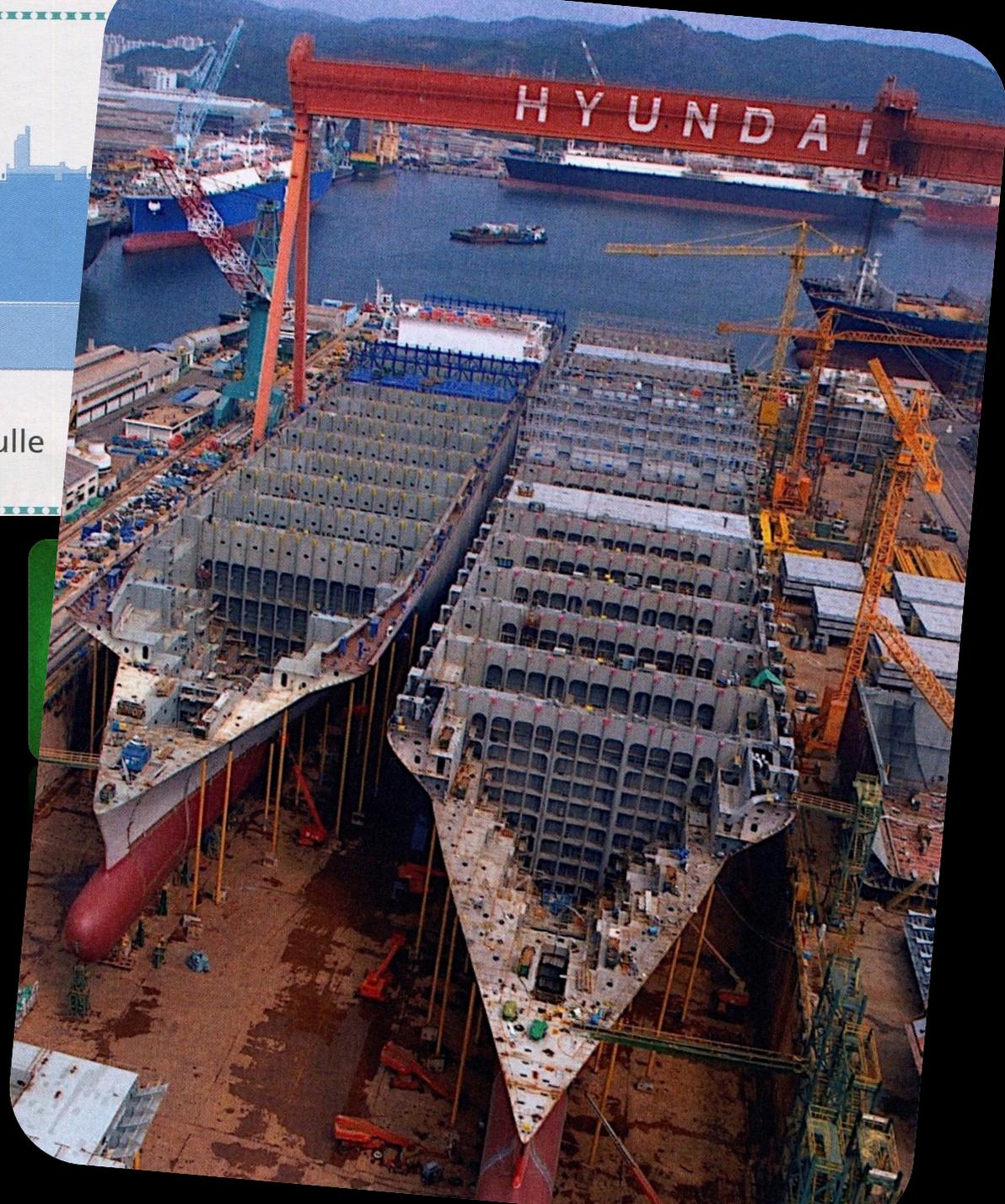


Voiture
(4 m)

Semi-remorque
(30 m)

Airbus A380
(72,72 m)

Porte-avion
Charles de Gaulle
(261,5 m)



1 **Départ : 8-10 juillet**

Chargement du navire : matériel mécanique, produits agroalimentaires, cartons et plastiques issus du tri sélectif pour être recyclés en Chine.

8 **Arrivée : 29 septembre - 1^{er} octobre**

Déchargement du matériel informatique qui part vers l'Allemagne en camion. Il a fini une rotation complète.

4 **Arrivée : 24 août**

Le navire a achevé la première partie de son voyage. Il est entièrement déchargé et rechargé pour repartir vers son point de départ.

5 **Départ : 25 août**

Le navire est rechargé en produits frais (poissons, fruits), en matériel audiovisuel, textile et maroquinerie, jouets.

7 **24-25 septembre**

Une partie de la cargaison est expédiée vers Paris par barge ou camion, une partie en ferry vers la Grande-Bretagne.

2 **24-25 juillet**

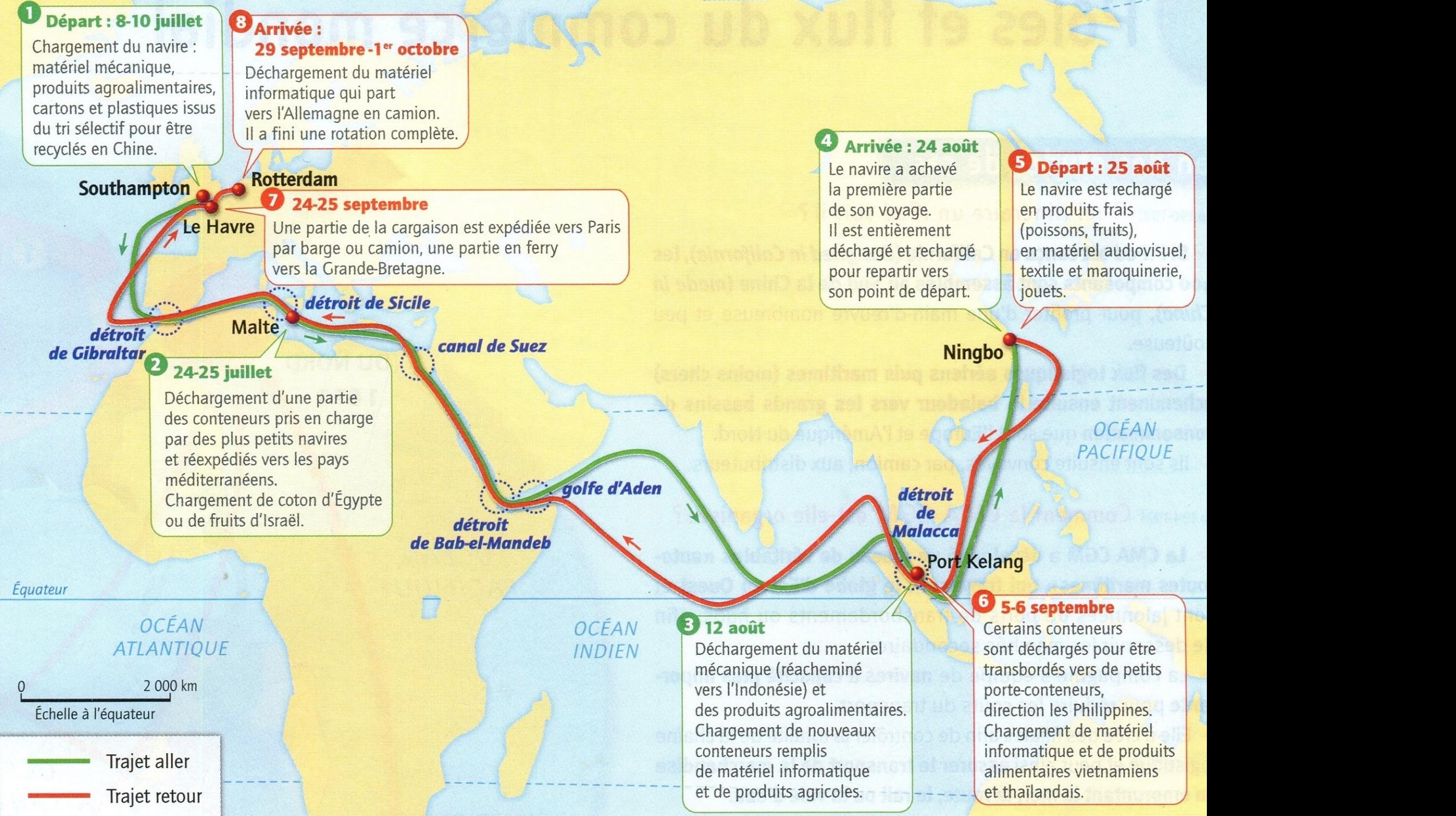
Déchargement d'une partie des conteneurs pris en charge par des plus petits navires et réexpédiés vers les pays méditerranéens. Chargement de coton d'Égypte ou de fruits d'Israël.

3 **12 août**

Déchargement du matériel mécanique (réacheminé vers l'Indonésie) et des produits agroalimentaires. Chargement de nouveaux conteneurs remplis de matériel informatique et de produits agricoles.

6 **5-6 septembre**

Certains conteneurs sont déchargés pour être transbordés vers de petits porte-conteneurs, direction les Philippines. Chargement de matériel informatique et de produits alimentaires vietnamiens et thaïlandais.



0 2 000 km
Échelle à l'équateur

— Trajet aller
— Trajet retour



1. Le centre-ville

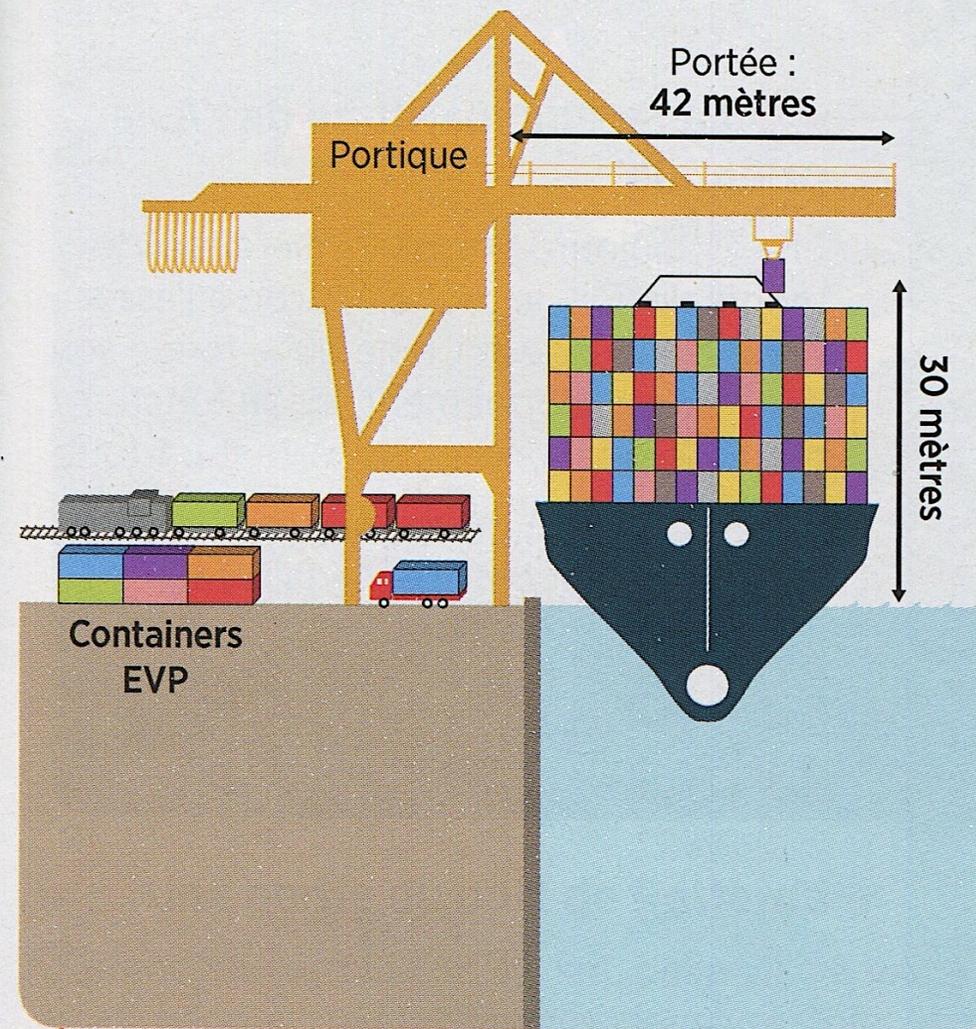
-  port du centre-ville
-  ancien quartier d'affaires (Bund)
-  nouveau quartier d'affaires (Lujiazui)
-  site de l'Exposition universelle 2010

2. La ZIP du Yangzi

-  zone d'industrie sidérurgique de Baoshan
-  ZIP de Waigaoqiao (chantiers navals, conteneurs...)
-  principales voies de communication

3. L'extension des années 2000

-  nouveau port en eau profonde de Yangshan
-  pont de Donghai
-  ville nouvelle de Luchaogang



5 La technique du *lift-on/lift-off*

En deux minutes, un conteneur peut être chargé ou déchargé, ce qui permet de réduire les escales des navires à quelques heures.

Les espaces maritimes, des espaces aux multiples enjeux

CONSIGNE

Le mois prochain, le magazine *Géo Ados* sort un dossier spécial intitulé « Mers et océans : les enjeux de la mondialisation ». Votre classe a été sélectionnée pour le réaliser.

Vous travaillez en équipes. Chacune prend en charge un thème différent pour en faire une présentation, sous la forme d'un diaporama, devant la classe constituée en comité de rédaction.

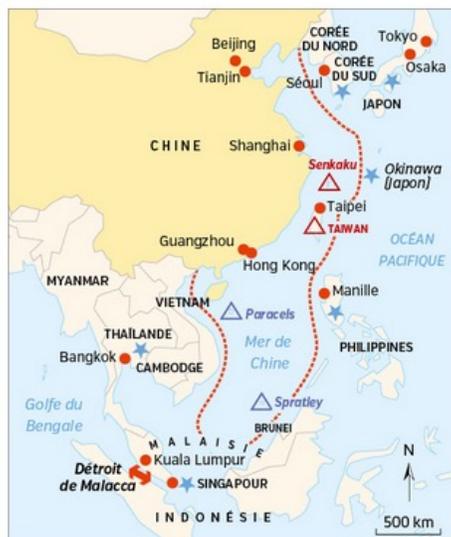
VOCABULAIRE

► **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.

ÉQUIPE 1

Des enjeux géopolitiques

Quelle est la situation en mer de Chine ?



- Métropoles de plus de 5 millions d'habitants
- △ Territoires revendiqués par la Chine
- △ Archipels revendiqués par plusieurs pays riverains
- Limite des revendications maritimes de la Chine
- ★ Bases militaires américaines
- ↔ Point de passage stratégique du commerce mondial

1 Les tensions en mer de Chine méridionale

2 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.

VOCABULAIRE

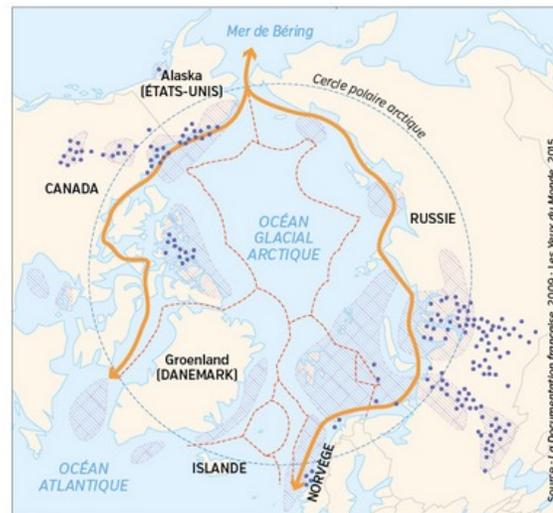
► **Géopolitique**
 Science qui étudie les rapports entre la géographie des États et leur politique.

► **Ressources halieutiques**
 Ressources de la pêche.

ÉQUIPE 2

Des enjeux énergétiques

Pourquoi les hydrocarbures de l'Arctique suscitent-ils autant de tensions ?



D'importantes ressources	Un territoire convoité
• Gisements d'hydrocarbures (gaz, pétrole)	→ Nouvelles routes maritimes
▨ Zones de recherche d'hydrocarbures Zones économiques exclusives (ZEE)

3 Les hydrocarbures en Arctique

5 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 PDG 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.

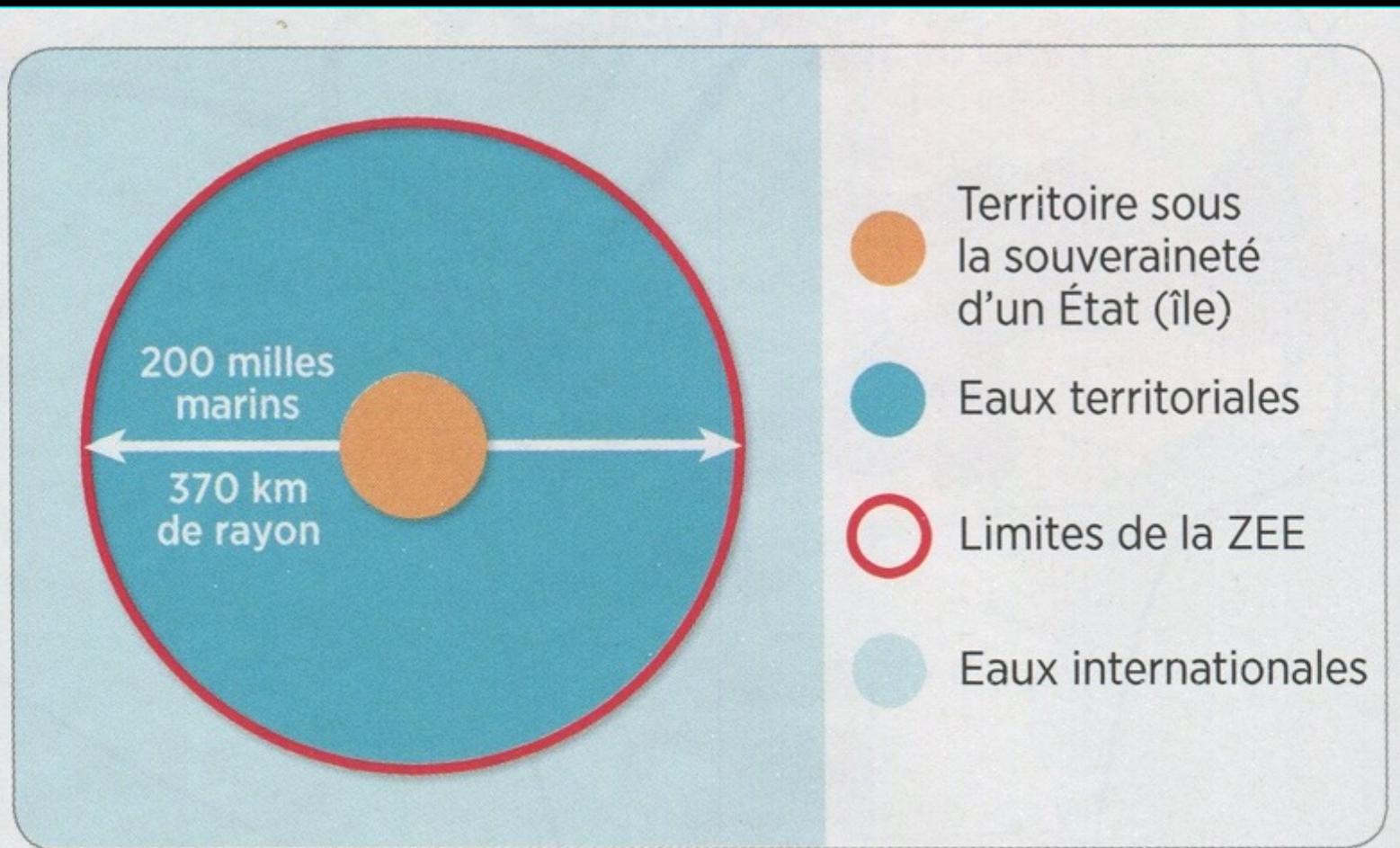
■ D'après « Le PDG de Total alerte sur les risques des forages en Arctique », www.lemonde.fr, 26 septembre 2012.



Plateforme offshore de Prirazlomnaya, 2015.



4 Des contestations contre l'exploitation
 L'ONG (→ p. 310) Greenpeace s'oppose à l'exploitation des hydrocarbures dans l'Arctique en 2011.



2 La ZEE (zone économique exclusive)

Elle débute à 12 milles marins de la côte, et prend fin à 200 milles marins, soit 370 kilomètres.



ZEE revendiquée par :

- le Vietnam
- les Philippines
- la Malaisie
- le Brunei
- l'Indonésie
- la Chine

- Zone d'exploitation *offshore* d'hydrocarbures
- ★ Flotte américaine
- ↔ Très grande route maritime (un tiers du trafic mondial)

ÉQUIPE 3

Des enjeux économiques

Quel est le poids des ressources maritimes pour les populations et l'économie africaines ?



6 Port de Joal, Sénégal, 2013

Au Sénégal, la pêche représente 25 % des exportations et 600 000 emplois.



7 Deux femmes cultivant des algues, Tanzanie, 2014

L'aquaculture (élevage ou culture des animaux ou plantes aquatiques) permet de nourrir de nombreuses personnes et de créer des emplois.

8 Ces navires étrangers qui pillent les eaux malgaches

Il y a 10 ans, Maicon Ratsiraka et ses deux frères pêchaient 60 kilos 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.

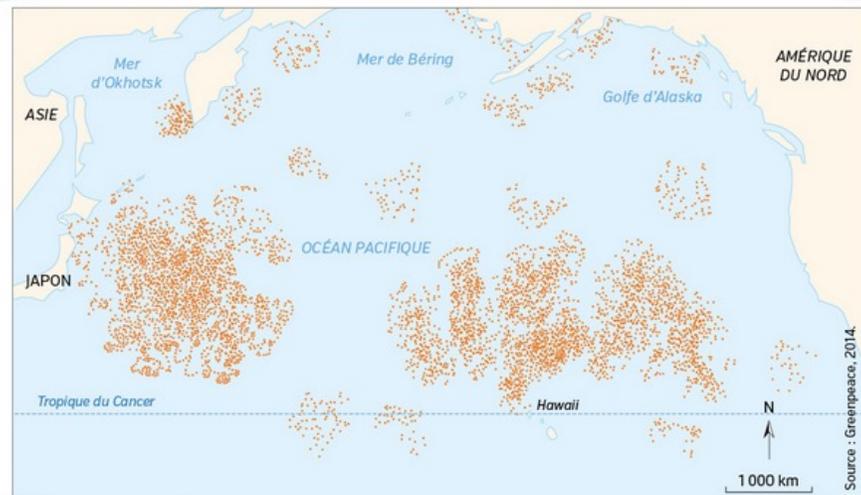
1. Arrêter un bateau pour le contrôler.
2. Pêchent illégalement.

ÉQUIPE 4

Des enjeux environnementaux

Comment les milieux océaniques sont-ils menacés par les activités humaines ?

Lire



9 La concentration des déchets dans le Pacifique Nord

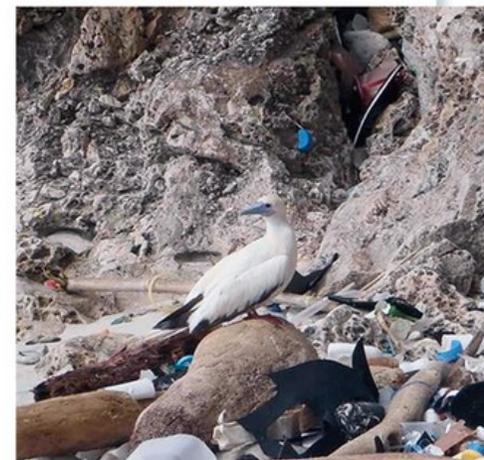
Les points orange représentent les déchets qui forment un « septième continent », dont la taille atteint près de 3,5 millions de km².

10 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.



11 La pollution maritime

D'après une étude récente, 90 % des oiseaux marins auraient déjà avalé des résidus de plastique.

Oiseau de mer sur l'île Christmas, océan Indien, 2013.

Cliquez sur la légende

LES ESPACES MARITIMES

Mers et océans, des espaces de circulation

- Principales routes maritimes
- Principales façades maritimes
- Principaux ports
- ↔ Passages transocéaniques

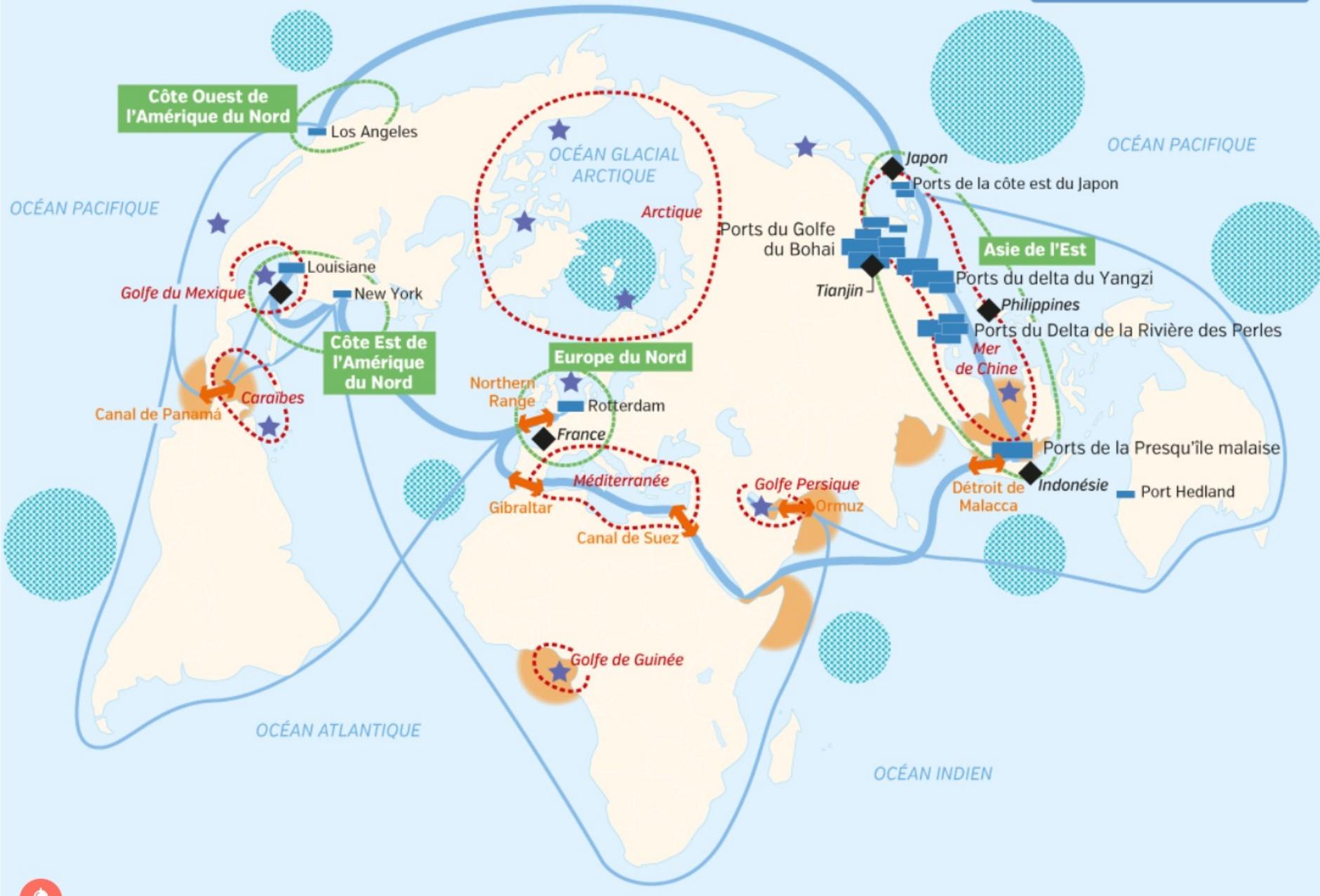
Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche, souvent surexploitées
- ★ Gisements d'hydrocarbures offshore exploités
- ◆ Principales marées noires

Des espaces convoités sous tension

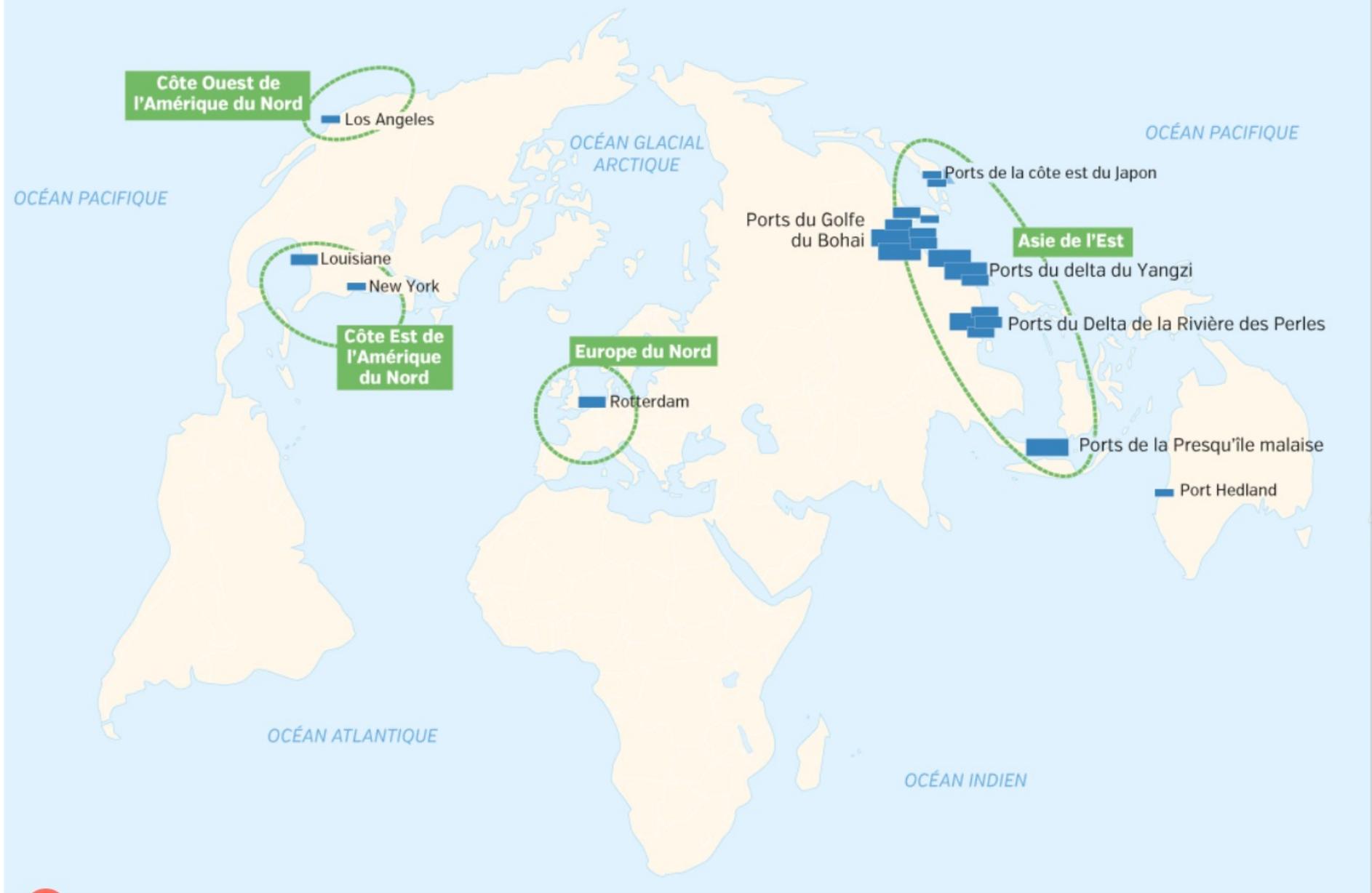
- Espaces maritimes au cœur de tensions (conflits liés à des ZEE et/ou des ressources importantes)
- Zones majeures de piraterie

TOUT EFFACER



Cliquez sur la légende

LES ESPACES MARITIMES



Mers et océans, des espaces de circulation

- Principales routes maritimes
- Principales façades maritimes
- Principaux ports
- Passages transocéaniques

Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche, souvent surexploitées
- Gisements d'hydrocarbures offshore exploités
- Principales marées noires

Des espaces convoités sous tension

- Espaces maritimes au cœur de tensions (conflits liés à des ZEE et/ou des ressources importantes)
- Zones majeures de piraterie

TOUT AFFICHER

TOUT EFFACER

Cliquez sur la légende

LES ESPACES MARITIMES

Mers et océans, des espaces de circulation

- Principales routes maritimes
- Principales façades maritimes
- Principaux ports
- ↔ Passages transocéaniques

Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche, souvent surexploitées
- ★ Gisements d'hydrocarbures offshore exploités
- ◆ Principales marées noires

Des espaces convoités sous tension

- Espaces maritimes au cœur de tensions (conflits liés à des ZEE et/ou des ressources importantes)
- Zones majeures de piraterie

TOUT AFFICHER

TOUT EFFACER



Cliquez sur la légende

LES ESPACES MARITIMES

Mers et océans, des espaces de circulation

- Principales routes maritimes
- Principales façades maritimes
- Principaux ports
- ↔ Passages transocéaniques

Des espaces exploités et fragiles

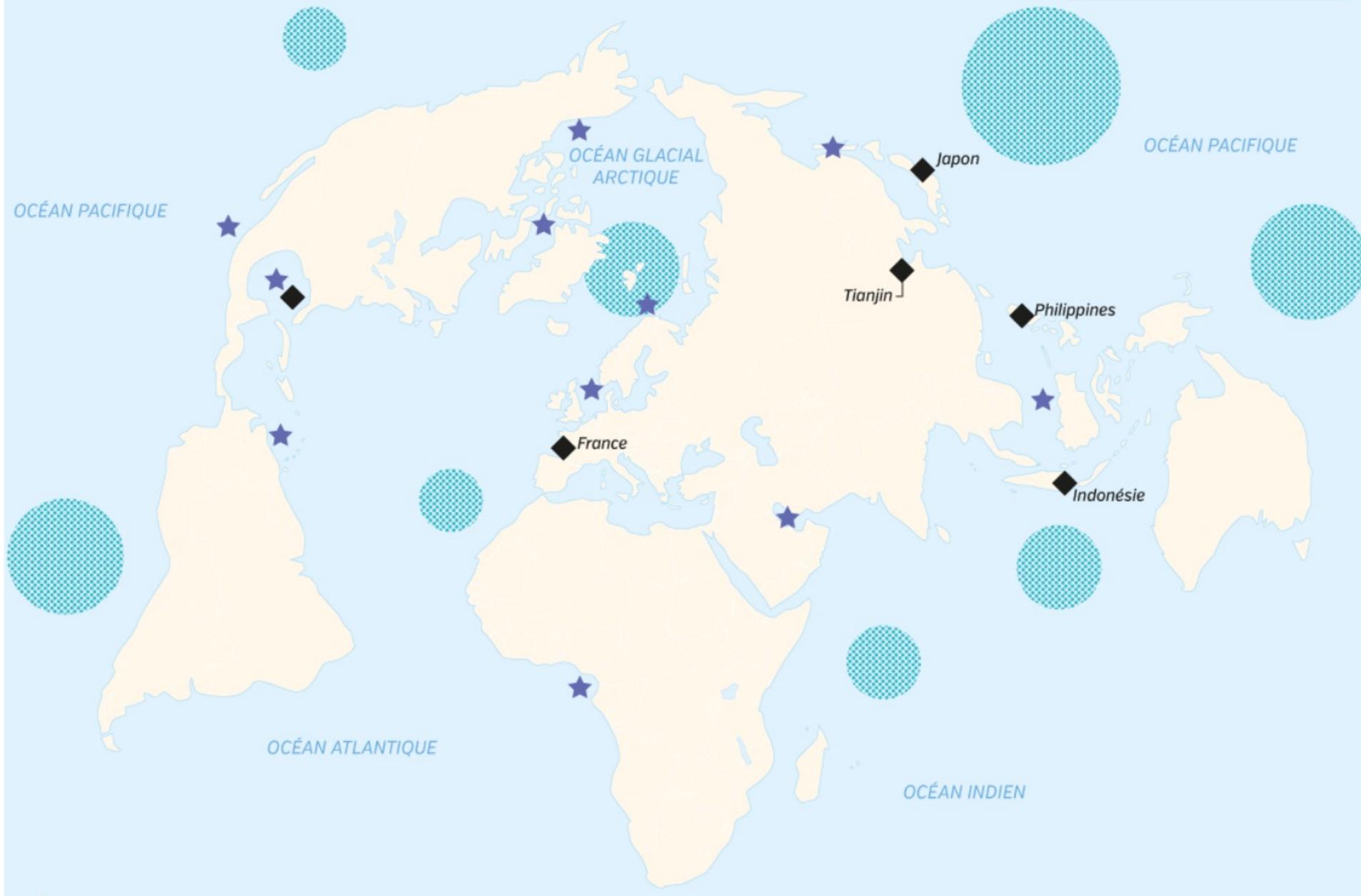
- Principales zones de pêche, souvent surexploitées
- ★ Gisements d'hydrocarbures offshore exploités
- ◆ Principales marées noires

Des espaces convoités sous tension

- Espaces maritimes au cœur de tensions [conflits liés à des ZEE et/ou des ressources importantes]
- Zones majeures de piraterie

TOUT AFFICHER

TOUT EFFACER



Cliquez sur la légende

LES ESPACES MARITIMES

Mers et océans, des espaces de circulation

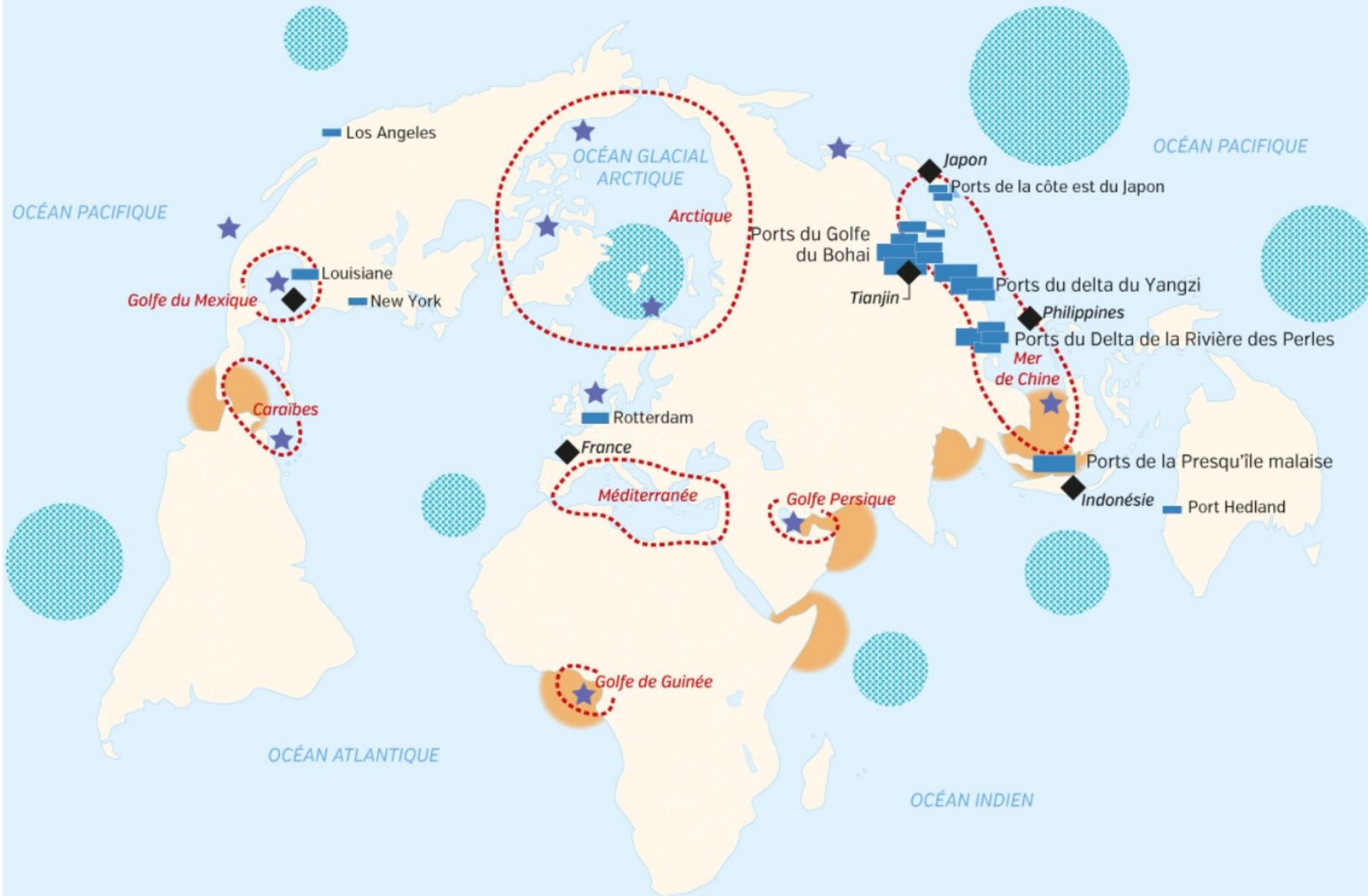
- Principales routes maritimes
- Principales façades maritimes
- Principaux ports
- ↔ Passages transocéaniques

Des espaces exploités et fragiles

- Principales zones de pêche, souvent surexploitées
- ★ Gisements d'hydrocarbures offshore exploités
- ◆ Principales marées noires

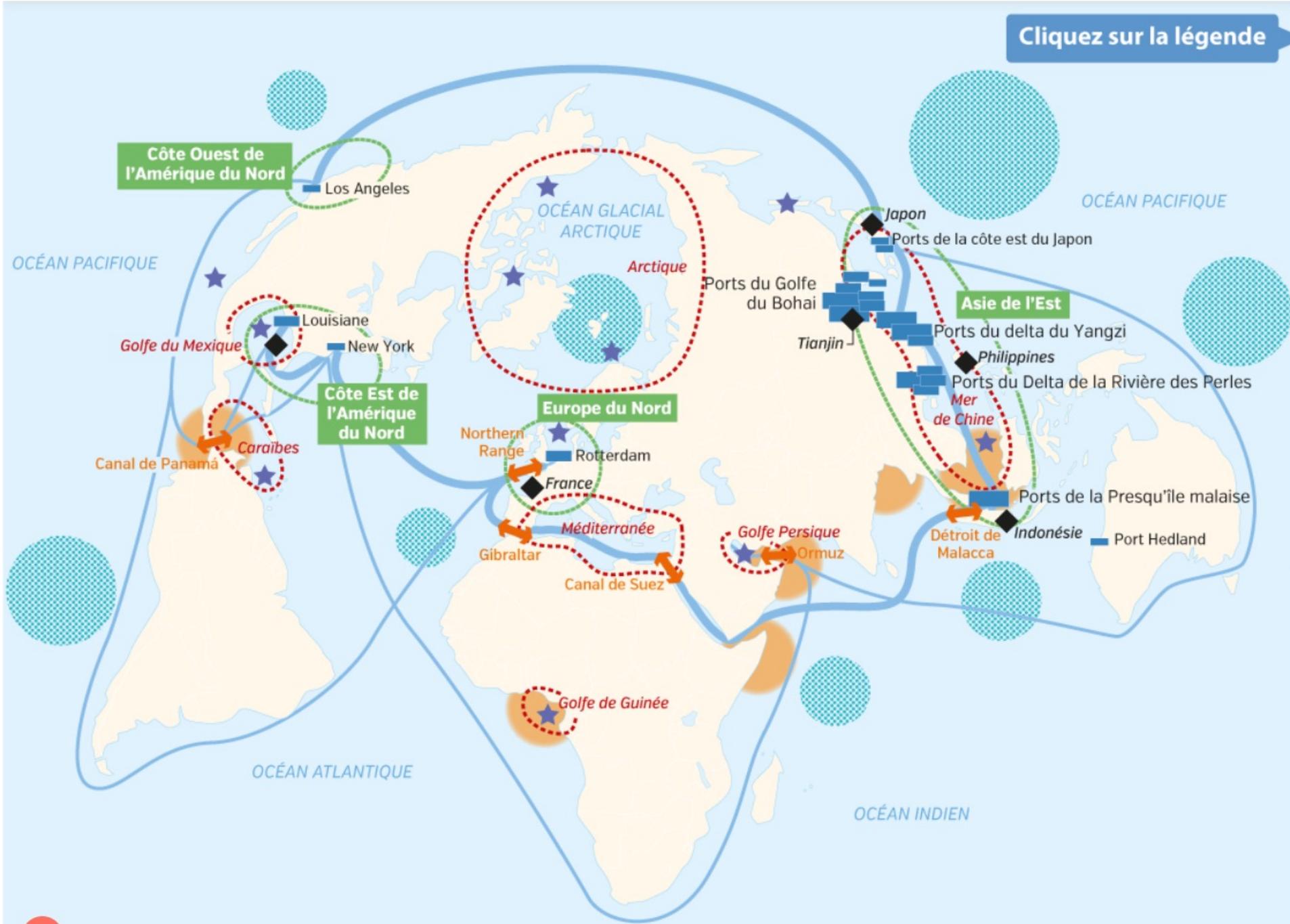
Des espaces convoités sous tension

- Espaces maritimes au cœur de tensions [conflits liés à des ZEE et/ou des ressources importantes]
- Zones majeures de piraterie



TOUT AFFICHER

TOUT EFFACER



LES ESPACES MARITIMES

Mers et océans, des espaces de circulation

-  Principales routes maritimes
-  Principales façades maritimes
-  Principaux ports
-  Passages transocéaniques

Des espaces exploités et fragiles

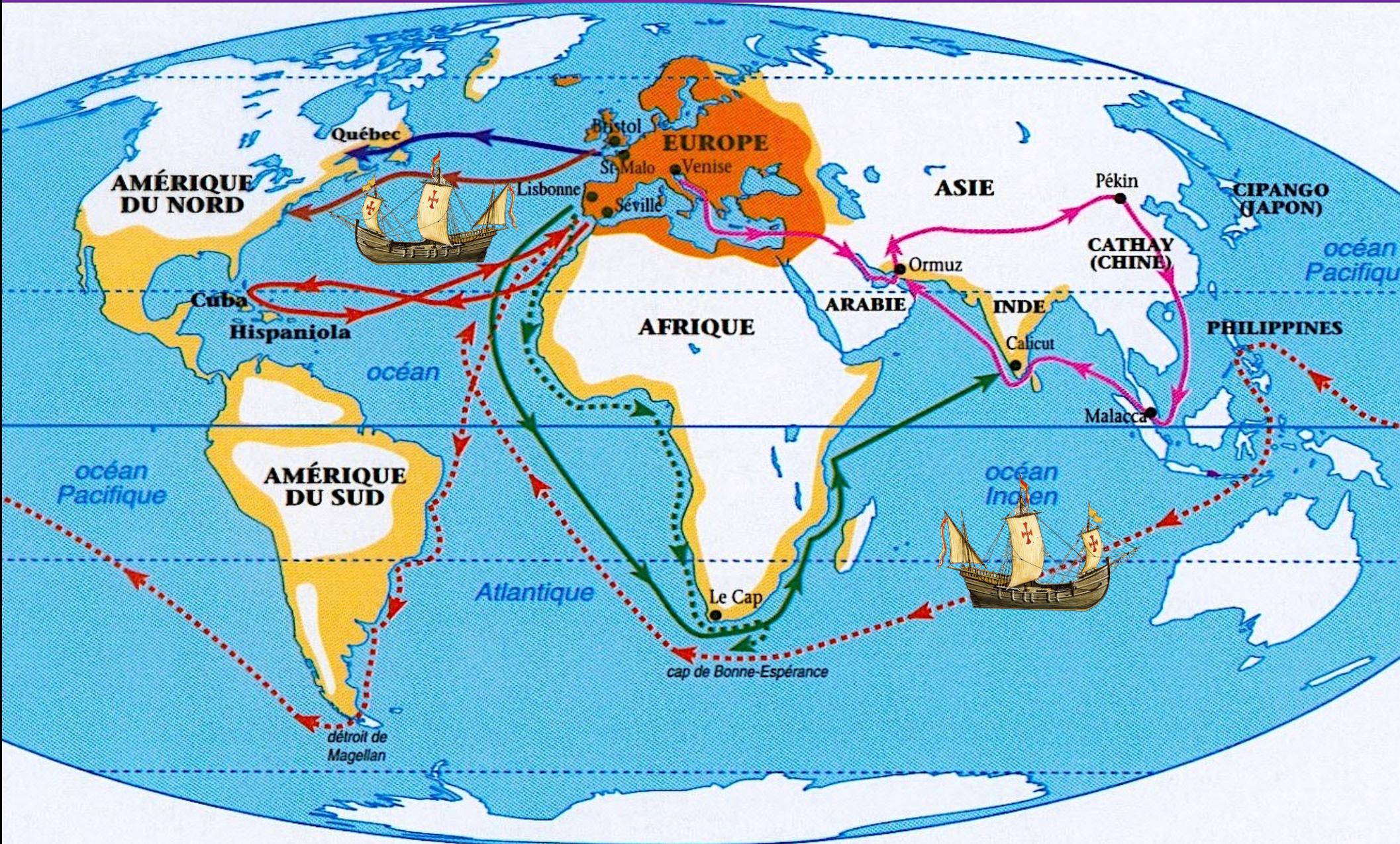
-  Principales zones de pêche, souvent surexploitées
-  Gisements d'hydrocarbures offshore exploités
-  Principales marées noires

Des espaces convoités sous tension

-  Espaces maritimes au cœur de tensions (conflits liés à des ZEE et/ou des ressources importantes)
-  Zones majeures de piraterie

TOUT EFFACER

XV^{ème} siècle : La naissance de l'espace mondialisé



Mers et océans : un monde maritimisé

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

CHIFFRES CLÉS

- **80 %** de la pollution marine ont une origine terrestre.
- **75 %** des stocks de poissons sont surexploités ou exploités au maximum.
- **35 %** de la surface de l'océan sont couverts par des ZEE.

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.

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

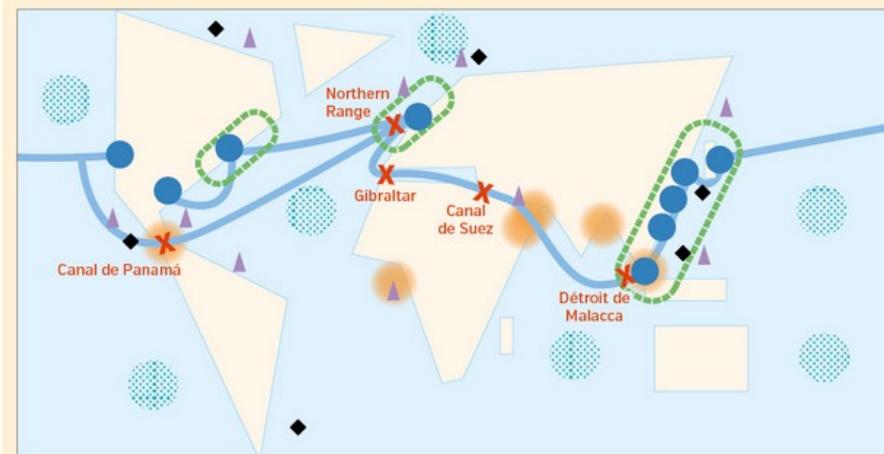
2. ... mais dégradés par la surexploitation

● 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

- ▶ **Hydrocarbures offshore**
Pétrole ou gaz sous-marins.
- ▶ **Ressources halieutiques**
Ressources de la pêche.
- ▶ **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.

Je retiens autrement

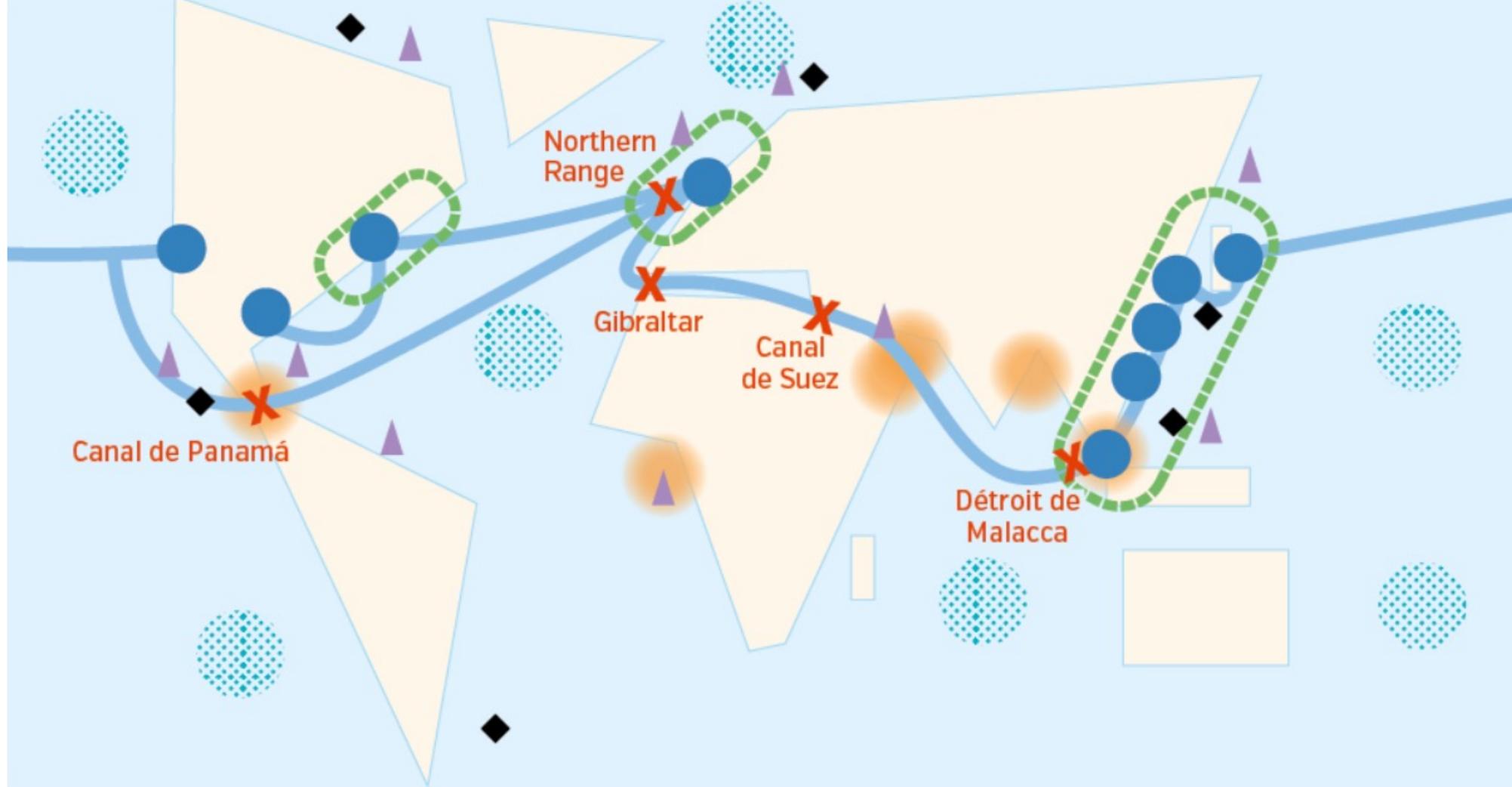


Mers et océans, des espaces de circulation

- Principales zones portuaires
- Principales routes maritimes
- Façades maritimes
- Passages transocéaniques

Des ressources convoitées

- Principales zones de pêche
- Gisements principaux d'hydrocarbures offshore
- Tensions liées aux frontières maritimes
- Zones de piraterie



Mers et océans, des espaces de circulation

- Principales zones portuaires
- Principales routes maritimes
- Façades maritimes
- X Passages transocéaniques

Des ressources convoitées

- Principales zones de pêche
- ▲ Gisements principaux d'hydrocarbures offshore
- ◆ Tensions liées aux frontières maritimes
- Zones de piraterie