

VOIE GÉNÉRALE

2^{DE}1^{RE}T^{LE}

Géographie

ENSEIGNEMENT
COMMUN

THÈME 1 : MERS ET OCÉANS AU CŒUR DE LA MONDIALISATION (13-15 HEURES)

SOMMAIRE

<i>Sens général du thème en classe terminale</i>	3
La place du thème dans la scolarité	3
Problématique générale du thème	4
Articulation des questions avec le thème	4
Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation	4
Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation	6
La France : une puissance maritime ?	7
<i>Orientations pour la mise en œuvre</i>	10
Proposition mettant en œuvre une démarche inductive à partir d'une étude de cas puis articulant la question spécifique sur la France	10
Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation	14
Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation	15
La France : une puissance maritime ?	16
<i>Pièges à éviter dans la mise en œuvre</i>	17
<i>Notions, vocabulaire et repères spatiaux à maîtriser à l'issue du thème</i>	18
Notions	18
Repères spatiaux	18
<i>Pour aller plus loin</i>	18
Sur les questions générales	18
Sites	19
Sur la question spécifique	19

Questions	Commentaire
- Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation. - Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation.	La maritimisation des économies et l'ouverture des échanges internationaux confèrent aux mers et aux océans un rôle fondamental tant pour la fourniture de ressources (halieutiques, énergétiques, biochimiques...) que pour la circulation des hommes et les échanges matériels ou immatériels. L'importance des routes et les itinéraires diffèrent selon la nature des flux (de matières premières, de produits intermédiaires, industriels, d'informations...). Mais les territoires sont inégalement intégrés dans la mondialisation. Les routes maritimes et les câbles sous-marins, tout comme les ports et les zones d'exploitation, restent concentrés sur quelques axes principaux. D'importants bouleversements s'opèrent, ce qui accroît les enjeux géostratégiques et les rivalités de puissance, notamment autour des canaux et des détroits internationaux. La mise en valeur et l'utilisation des mers et des océans relèvent d'une logique ambivalente, entre liberté de circulation et volonté d'appropriation, de valorisation et de protection. La délimitation des zones économiques exclusives (ZEE) est aujourd'hui la principale cause de tensions entre les États en raison des ressources présentes dans ces zones et de la volonté de ces États de les exploiter.
Études de cas possibles	
- Le golfe Arabo-Persique : un espace au cœur des enjeux contemporains. - La mer de Chine méridionale : concurrences territoriales, en jeu économiques et liberté de circulation. - L'océan Indien : rivalités régionales et coopérations internationales. - Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique.	
Question spécifique sur la France	Commentaire
La France : une puissance maritime ?	La France (métropolitaine et ultramarine), du fait de ses départements et territoires d'outre-mer, contrôle la deuxième zone économique exclusive (ZEE) mondiale et s'affirme encore comme une puissance maritime malgré la perte de compétitivité de ses ports. Les mers et océans demeurent, pour la France, des enjeux à la fois économiques, environnementaux et géostratégiques.
Notions : Mondialisation (notion transversale à l'ensemble des thèmes) Haute mer, maritimisation, puissance, route maritime, zone économique exclusive (ZEE)	

Sens général du thème en classe terminale

Les élèves ont étudié en seconde les processus de transition et leurs impacts sur le développement différencié des territoires. Ils ont travaillé en classe de première sur les recompositions des territoires à différentes échelles.

L'année de terminale est le moment où sont analysées les mutations territoriales et politiques liées à la mondialisation, envisagée à la fois comme processus d'accroissement et d'accélération des échanges à l'échelle du monde, comme affirmation du monde comme espace et échelle de référence, mais également comme catalyseur d'inégalités territoriales.

Le thème 1 étudie la place des mers et océans comme supports et vecteurs de cette mondialisation ; il conduit à mettre en évidence leurs rôles multiples et à identifier certains espaces stratégiques.

L'objectif du thème 1 est de donner aux élèves des grilles de lecture qui leur permettent d'une part de **comprendre le rôle et la place des mers et océans dans la mondialisation** dans le contexte de la maritimisation des économies et des rivalités de puissance (abordées en classe de première) et, d'autre part, d'identifier les enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux de ces espaces spécifiques. Il s'agit d'identifier les enjeux d'intensité et d'échelle multiples qui sont associés aux mers et aux océans, en ayant conscience que la concentration spatiale des flux, de l'exploitation des ressources, des rivalités et des différents acteurs est à la fois le reflet et la cause de l'inégale intégration des territoires au processus de mondialisation.

La question spécifique sur la France, grâce au changement d'échelle, change la perspective de l'étude de manière à identifier et à évaluer comment la France, qui a la deuxième zone économique exclusive (ZEE) la plus vaste du monde, tire profit des mers et des océans pour affirmer sa puissance maritime.

La place du thème dans la scolarité

Les notions développées dans ce thème ont été abordées au cours des cycles 3 et 4.

Au **cycle 4**, en classe de **cinquième**, le thème « **Des ressources limitées, à gérer et à renouveler** » a été l'occasion de sensibiliser les élèves à la dimension mondiale de la gestion des ressources, dont une quantité importante se trouve dans les mers et les océans (un tiers des hydrocarbures sont fournis par les espaces maritimes). Dans le thème « **Prévenir les risques, s'adapter au changement global** », le rôle des mers et océans comme régulateurs climatiques a permis de renforcer la prise de conscience par les élèves que des enjeux mondiaux majeurs pèsent sur la gestion de ces espaces.

En classe de **quatrième**, dans le thème « **Des espaces transformés par la mondialisation** », les élèves ont pris conscience que les mers et océans sont autant des lieux de passage pour 90 % du commerce mondial que des espaces pourvoyeurs de ressources. Ils ont étudié les transformations de ces espaces dans le cadre de la mondialisation, mais également la maritimisation croissante de l'économie mondiale qui fait des mers et océans une source de puissance pour les États littoraux, donc des enjeux de tensions, voire de conflits.

En classe de **première**, le deuxième thème de l'année est intitulé « **La diversification des acteurs et des espaces de la production** ». Dans ce cadre, les élèves ont compris la réorganisation de la production dans le cadre de réseaux d'acteurs et d'espaces à l'échelle mondiale. Ils ont pris conscience de l'aspect attractif des littoraux qui jouent un rôle d'interface entre les arrière-pays aux métropoles connectées et les océans, supports des flux qui sont au cœur de la réorganisation de la production dans le cadre de la mondialisation. Cet aspect a également été abordé lors du thème conclusif consacré aux recompositions spatiales de la Chine, notamment la littoralisation.

Ainsi, les élèves maîtrisent à la fin de leur scolarité **dans les cycles 3 et 4 et dans les deux premières années du lycée**, les repères spatiaux suivants :

- les mers et océans principaux ainsi que quelques lieux stratégiques (isthmes, détroits, canaux);
- les façades maritimes majeures (européenne du Havre à Hambourg, américaine de Boston à Miami, asiatique de Tokyo à Singapour) et quelques grands ports mondiaux ;
- les littoraux touristiques majeurs ;
- des exemples d'espaces productifs.

Problématique générale du thème

Pourquoi les mers et les océans sont-ils des espaces stratégiques de la mondialisation ?

Articulation des questions avec le thème

Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

Les possibilités de mise en contact engendrées par les mers et les océans d'une part et les ressources qu'ils abritent d'autre part ont fait des mers et des océans des espaces stratégiques à l'échelle du monde tant pour les acteurs qui les sillonnent que pour ceux qui en exploitent les richesses dans un monde qui cherche toujours de nouvelles ressources.

Les mers et océans ont joué et jouent un rôle essentiel dans la mise en relation croissante des différentes parties du monde grâce à une fonction de **support des flux matériels et immatériels** toujours plus massifs.

Les mers et les océans offrent de nombreux avantages pour le transport des marchandises : liberté de circulation entre les différentes parties du globe, absence d'obstacle majeur, faiblesse des infrastructures en dehors des ports, les routes maritimes n'étant tracées que par les navires qui les empruntent. Ces atouts ont été renforcés par la révolution du transport maritime marquée par l'accroissement et la spécialisation des navires, dont les porte-conteneurs sont devenus en quelque sorte le symbole. Les faibles coûts, la fiabilité et la régularité du transport maritime nourrissent la **croissance des échanges internationaux** par voie maritime, qu'il s'agisse des matières premières ou des biens manufacturés ou autres produits transportés par conteneurs selon des trajets et des cadences prédéfinis. Ces éléments ont contribué à la maritimisation (degré de dépendance croissant d'une économie aux mers et océans) et à la littoralisation (concentration des populations et des espaces productifs sur les littoraux) des économies ainsi qu'à la division internationale des processus de production que les élèves ont étudiées en classe de première.

Dans la géographie mondiale qui se dessine à travers les circulations des porte-conteneurs et des navires transportant les matières premières (hydrocarbures, céréales...), les principaux acteurs restent les mêmes : les routes maritimes mettent en relation les pôles majeurs de production et de consommation *via* les principaux ports d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Asie orientale (ces ports constituent des *hubs* à différentes échelles). De ce fait, les routes maritimes sont concentrées et empruntent des **détroits et les canaux qui, de fait, sont des goulets (*choke points*)** et des **points de passage stratégiques** où les enjeux locaux,

régionaux et mondiaux s'entremêlent. En 2003, Hu Jintao a ainsi parlé du « dilemme de Malacca » : près des trois quarts des importations chinoises d'hydrocarbures transitent par le détroit de Malacca et à l'époque la Chine n'avait aucun moyen de s'assurer du libre passage des navires si un conflit apparaissait dans la région. Or, un détroit, bras de mer étroit (jusqu'à 24 milles) faisant communiquer deux espaces maritimes et/ou océaniques, est à la fois un trait d'union ou une possible fermeture. Le passage des navires peut être remis en cause par la piraterie, une attaque terroriste ou un blocus. Les canaux que sont Suez et Panama sont tout aussi importants comme en témoignent les travaux d'agrandissement dont ils ont fait l'objet ou le projet d'un deuxième canal transaméricain porté par le Nicaragua et la Chine¹.

La modernisation des communications a aussi, dès le XIX^e siècle, utilisé les mers et les océans pour faire passer des **réseaux de câbles sous-marins**. Des câbles télégraphiques du milieu du XIX^e siècle jusqu'aux câbles en fibre optique contemporains, en passant par les réseaux de téléphone, ils traversent les espaces maritimes, conférant une réelle matérialité, souvent méconnue des élèves, à nos réseaux de communication. Plus de 90 % des liaisons Internet passent par les câbles sous-marins et rassemblent de nombreuses informations, par exemple les vidéos (de plus en plus nombreuses) mais aussi les transactions financières : plus de 10 trillions de dollars transitent chaque jour *via* ces câbles. Les communications par câbles sont à la fois plus sûres, plus rapides et plus rentables que par satellites, même si les révélations d'Edward Snowden ont montré l'ampleur des écoutes opérées par la NSA sur le réseau de câbles mondiaux, des écoutes qui sont également pratiquées par d'autres pays. La maîtrise des techniques de pose de câbles par certaines firmes transnationales et la réglementation sur ces réseaux sont des enjeux stratégiques pour les États dans le cadre de la concurrence économique et politique qu'ils se livrent entre eux.

La géographie de ce réseau sous-marin met au jour, de nouveau, **un monde inégalement connecté** avec une domination des pôles nord-américain, européen et est-asiatique de la mondialisation et une dépendance de l'Amérique du Sud et de l'Afrique, même si le Brésil a, par exemple, financé son propre câble à fibre optique vers l'Europe pour ne pas dépendre du relais américain. Les tracés des câbles sous-marins sont pratiquement identiques à ceux des principaux flux maritimes.

Dans un monde où l'on recherche toujours plus de ressources, les mers et océans apparaissent comme un « **nouvel eldorado** » (Antoine Frémont) en raison notamment de l'importance des ressources qu'il reste à découvrir : on estime, par exemple, que seuls 10 à 20 % de la biodiversité marine sont connus. Les **ressources halieutiques** permettent à l'heure actuelle de nourrir un milliard d'hommes dans le monde et fournissent du travail à des dizaines de millions d'actifs, tant dans la pêche artisanale que dans la pêche industrielle. Cependant la mondialisation a mis en concurrence les pêcheurs du monde entier : la pêche industrielle menace la pêche artisanale dans une lutte fréquente pour la maîtrise de zones de pêche. C'est le cas en particulier dans le golfe de Guinée où la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) est massive. Les **ressources énergétiques** sont aussi nombreuses et prometteuses dans les espaces maritimes : près de 30 % de l'offre actuelle d'hydrocarbures proviennent de gisements offshore. Les compagnies pétrolières des pays développés forent désormais à des profondeurs allant jusqu'à 2 500 mètres. La rentabilité de cette exploitation est cependant indissociable des cours mondiaux du pétrole ; les bassins sédimentaires sous-marins sont encore nombreux à être inexploités. Si les gisements situés en mer du Nord ont amorcé leur déclin, les découvertes se poursuivent, les plus récentes ont été faites dans le golfe de Guinée et en Arctique.

1. Sur un plan historique, la fermeture du canal de Suez entre 1967 et 1975 a contribué à l'apparition des supertankers, qui ont été abandonnés depuis.

Beaucoup plus respectueux de l'environnement, l'éolien marin est, grâce à la régularité des vents et à l'absence d'habitants des espaces maritimes, un secteur en pleine expansion dans lequel l'Europe apparaît en avance puisqu'elle concentre près de 95 % de la puissance installée (essentiellement au Royaume-Uni et au Danemark). D'autres sources d'énergie marines apparaissent comme potentiellement exploitables : la houle ou les différentiels de température entre eaux de surfaces et eaux profondes. Enfin, mers et océans renferment également des **ressources minérales** qui attirent les convoitises des compagnies d'extraction minière : nodules polymétalliques ou encroûtements rocheux riches en terres rares et en cobalt.

Producteurs de matières premières et d'énergies, les espaces maritimes sont exploités dans le cadre de **filières industrielles** dont l'existence même est indissociable du haut degré de **maîtrise technologique** nécessaire à l'exploitation du milieu marin : la pêche industrielle, l'offshore pétrolier ou gazier, l'offshore éolien, la construction navale, la biogénétique... Ces filières sont contrôlées par des firmes transnationales très largement issues des pays développés car les moyens nécessaires à l'exploitation des espaces maritimes sont considérables. La maîtrise des flux et l'exploitation des ressources maritimes reflètent donc les **inégalités de la mondialisation** en confortant les puissances établies, même si de nouvelles voient le jour telle la Chine, qui s'est beaucoup appuyée sur la maritimisation de l'économie pour se développer. Mers et océans, à travers l'exploitation des ressources dont ils regorgent sont donc des reflets de la mondialisation et de l'inégale intégration des territoires qui lui est associée.

Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation

En tant qu'espaces vecteurs de transport et zones pourvoyeuses de richesses, au cœur donc de l'accroissement des échanges, les mers et les océans sont aussi l'objet de tensions fortes entre volonté d'appropriation de la part des États, principe de liberté de circulation et prise de conscience de leur nécessaire protection.

En 1982, la **Convention des Nations Unies sur le droit de la mer** (CNUDM ou Convention de Montego Bay) a **défini un droit de la mer commun** qui garantit la liberté de circulation sur l'ensemble des mers et des océans, place la haute mer sous la tutelle de l'organisation maritime internationale et accorde aux États l'exploitation et la protection de la surface, de la colonne d'eau, du sol et du sous-sol de leur zone économique exclusive (ZEE, jusqu'à 200 milles nautiques à partir du trait de côte) et du sol et du sous-sol jusqu'à 350 milles, s'ils peuvent prouver à la Commission des Nations Unies une extension du plateau continental. Ce cadre n'empêche cependant pas les velléités d'appropriation, y compris sur les ressources de la haute mer, et les tensions entre les différents enjeux et acteurs.

La **délimitation des zones économiques exclusives** est la source principale de litiges entre les États qui disposent de littoraux afin de s'assurer de l'exploitation des ressources. En effet si la CNUDM définit des principes de délimitation, il appartient aux États de s'entendre sur le tracé réel de ces limites : le golfe de Gascogne pourrait, par exemple, relever de la ZEE de la France comme de celle de l'Espagne. Cela a conduit à de nombreux litiges, comme en mer de Chine méridionale. La rivalité est forte notamment pour les Spratleys et les Paracels entre la Chine, la Malaisie, le Vietnam, les Philippines et le Brunei. La Chine, afin de renforcer sa position (la ZEE étant établie autour d'îlots habités), a massivement poldérisé et militarisé les éléments sur lesquels elle est établie dans ces deux archipels, comme Fiery Cross Reef.

La volonté de **maintenir la liberté et la sécurité de la navigation** conduit à la mise en place de **différents dispositifs**. Les principaux détroits sont placés sous une gestion internationale des pays riverains. La lutte contre la piraterie et le brigandage (concentrée en certains endroits du globe particulièrement fréquentés par les routes maritimes et bordés par des États fragiles tels : golfe d'Aden-côtes somaliennes, détroit de Malacca, golfe de Guinée) est de plus en plus assurée par des coalitions internationales. Face aux velléités d'appropriation et de restriction de la circulation en mer de Chine méridionale par la Chine, les différentes puissances ont tendance à y envoyer des navires militaires de manière fréquente afin d'affirmer le principe de libre circulation défini par la CNDUM.

Au-delà de ces revendications toutes liées à l'exploitation de ressources existantes ou potentielles ou à la libre circulation des navires (importante pour les navires de commerce comme pour les bâtiments militaires), les espaces marins font aussi l'objet d'une **prise de conscience croissante** quant à la nécessité de les **protéger**, indissociable de leur exploitation croissante, des pollutions qu'ils reçoivent (80 % des pollutions océaniques sont d'origine terrestre), du changement climatique et des catastrophes plus ou moins médiatisées (marées noires) qui accompagnent leurs usages par l'homme. Les mers et les océans sont en effet des espaces à la très riche biodiversité qui jouent un rôle de régulateur climatique au niveau mondial. Face aux **risques** que font courir à la faune et à la flore marine l'intensification des circulations ou la surpêche, les acteurs gouvernementaux prennent des mesures pour mettre en place une utilisation raisonnée. C'est ce principe de **compromis entre protection et activités économiques** qui est à l'origine des aires marines protégées, lesquelles recouvrent moins de 5 % de la surface des mers et océans. On assiste également à des actions menées par des ONG, telles que *Greenpeace* ou *Sea Shepherd Conservation Society*, sous la forme d'abordages de bateaux de pêche industrielle, de campagnes de sensibilisation à la nécessaire protection des mers et des océans. Les marges de progression sont fortes mais la réglementation évolue. L'Union européenne a mis en place un système de quotas de pêche (pour éviter la surpêche) et elle lutte contre la pêche INN. L'organisation maritime internationale établit des règles de plus en plus strictes quant aux émanations d'oxydes de soufre de manière à faire évoluer les combustibles utilisés par les navires... La protection des mers et des océans passe cependant aussi par des actions à terre afin de limiter les rejets vers les mers et les océans.

La France : une puissance maritime ?

Le changement d'échelle modifie la perspective : il s'agit de voir comment la France affirme sa puissance, et donc si elle est capable d'imposer sa volonté à d'autres acteurs, notamment des États, sur les mers et les océans ou grâce à eux. La France dispose d'atouts évidents, qu'il s'agisse de sa marine, du poids de ses acteurs maritimes ou de l'importance de sa ZEE. Cependant ils ne sont pas toujours pleinement valorisés alors même que la concurrence est de plus en plus vive.

La Marine française n'est qu'au 7^e rang en tonnage. Cependant, c'est **une des rares marines du monde** à maîtriser l'ensemble des fonctions stratégiques nécessaires aux opérations maritimes : anticipation, dissuasion, prévention, intervention et protection. Associé à son format resserré mais complet (du porte-avions aux patrouilleurs en passant par les sous-marins nucléaires : 4 lanceurs d'engins et 6 d'attaque) et à ses points d'appui sur tous les océans du globe, cela lui permet d'être une des trois premières marines du monde par les capacités dont elle dispose. La marine est une composante importante de la **dissuasion nucléaire** française (SNLE et porte-avions lorsqu'il embarque des avions de la force aérienne nucléaire). Elle peut également **projeter des forces et exercer une diplomatie navale**. Dans ce domaine, le porte-avions peut, selon le contexte, servir à exercer une pression sur des adversaires ou souligner l'intérêt pour un espace ou un partenaire. La loi de programmation militaire vise à maintenir la puissance de la Marine française en renouvelant une flotte qui commence à vieillir et en l'augmentant un peu de manière à faire face à des rivalités croissantes sur les mers et les océans. À la présence ancienne des États-Unis et du Royaume-Uni s'ajoutent le renouveau de la Marine russe (surtout dans le domaine des sous-marins) et l'affirmation des Marines chinoise, indienne et japonaise. L'objectif est que la marine soit toujours en mesure d'intervenir sur plusieurs théâtres d'opération et puisse participer pleinement à des opérations multinationales y compris en en assurant le commandement. Cet ensemble permet aussi à la marine de participer à la **protection des intérêts vitaux** de la France, de **défendre et protéger la ZEE** (même si son extension justifierait des moyens supplémentaires) notamment contre la pêche illégale et illicite, de **lutter contre les trafics** d'êtres humains, de drogues et d'armes ou contre la piraterie et de faire prévaloir ses vues quant à la mise en œuvre des principes de la CNUDM, à commencer par **la liberté et la sécurité de la navigation**, rendues toujours plus nécessaires par la maritimisation des économies.

La France est également puissante grâce à ses acteurs économiques dans le domaine maritime. **L'économie maritime** (parfois appelée « économie bleue »), dans laquelle certains voient une potentielle source de « croissance bleue », fournit plusieurs centaines de milliers d'emplois et des dizaines de milliards d'euros de valeur ajoutée (14 % du PIB) répartis sur plusieurs **filières** dans lesquelles certaines **FTN** (firmes transnationales) **françaises** apparaissent comme **des fleurons**. La France compte parmi les leaders mondiaux dans de nombreux domaines : *Les Chantiers de l'Atlantique* (paquebots de croisière), *Naval Group* (navires de guerre), *Bénéteau* (bateaux de plaisance), *Orange Marine* (pose et maintenance des câbles sous-marins), *EDF Renouvelables* (énergies marines renouvelables), *CMA-CGM* (transport de conteneurs) et *Louis Dreyfus Armateurs* (armement des navires). Des acteurs français sont également **en pointe dans le domaine de la recherche**, tel l'IFREMER qui est un des seuls établissements au monde à disposer d'un sous-marin pouvant aller jusqu'à 6 000 mètres de profondeur, ce qui lui donne accès à 97 % des fonds océaniques. Cependant, dans le même temps, la **pêche française souffre** d'un manque d'investissement : elle est insuffisamment modernisée pour affronter la concurrence internationale. Les **ports français sont pénalisés notamment par la faible qualité de la desserte de leur arrière-pays** (notamment comparée à celle des principaux ports de la *Northern Range* si bien que la moitié des marchandises qui arrivent en France par conteneur transite par un port étranger).

La zone économique exclusive française est la troisième composante principale de la puissance maritime française. Elle s'étend sur **11 millions de km², sur tous les océans du globe à l'exception des océans Arctique et Antarctique et est la deuxième plus vaste du monde**. Le territoire métropolitain français, en position d'isthme européen, ouvre au pays trois façades maritimes importantes qui abritent toutes des zones industrialo-portuaires : Fos-sur-Mer sur la façade méditerranéenne, Saint-Nazaire sur la façade atlantique, Le Havre sur la Manche et Dunkerque à l'entrée de la *Northern Range* sur la mer du Nord. Néanmoins, 96 % de la surface de la ZEE sont liés aux territoires d'outre-mer qui donnent à la France une ZEE très étendue dans les océans Indien et Pacifique et l'ouvrent sur le bassin caraïbe. **Les limites de la ZEE ne sont cependant pas toutes établies par des accords et des litiges demeurent** avec l'Espagne ou l'Italie sur le tracé de la limite, Madagascar ou le Mexique qui contestent la possession de certains îlots à la France. Des accords d'exploitation ont cependant pu être trouvés à l'image de la cession de licences de pêche gratuites au Mexique, ce qui vaut reconnaissance de la ZEE française autour de l'atoll inhabité de Clipperton. Cela peut aussi poser des problèmes de gestion et de protection des espaces : les Comores ont par exemple accordé un permis d'exploitation pétrolière dans ce qui est considéré comme la ZEE de Mayotte. Comme la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer l'autorise, la France cherche à développer ses droits d'exploitation du sol et du sous-sol en prouvant ses droits sur l'**extension du plateau continental** (350 milles). Grâce aux éléments géologiques apportés par le programme de recherche *Extraplac* lancé en 2002 par le gouvernement français, la Commission des limites du plateau continental de l'ONU a accordé à la France 579 000 km² au titre de l'extension du plateau continental au large de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane, des îles Kerguelen et de la Nouvelle-Calédonie. Des décisions sont encore en attente pour Crozet, Saint-Pierre-et-Miquelon, La Réunion, Saint-Paul-et-Amsterdam, Wallis-et-Futuna et la Polynésie française, ce qui ferait croître cet espace d'au moins un million de km². Selon la CNUDM, la France est **responsable de l'exploitation et de la protection des ressources** du sous-sol, du sol et de la colonne d'eau de la ZEE et de l'exploitation du sol et du sous-sol du plateau continental étendu. La diversité des milieux marins de la ZEE et du plateau continental étendu se traduit par d'importantes ressources halieutiques, notamment en Nouvelle-Calédonie, dans les TAAF (légine) ou au large de Clipperton (thon), une biodiversité très grande ainsi que des hydrocarbures, des terres rares, des minerais ou des énergies marines renouvelables (éolien, courant...). Cela impose à la France d'être en mesure non seulement d'empêcher les pillages de la ZEE mais aussi d'assurer son développement dans une perspective durable ce qui a notamment conduit à la création de 9 parcs naturels marins (6 en métropole et 3 en Outre-mer) où les différents acteurs sont responsables du plan de gestion et d'exploitation, comme au classement des lagons et récifs coralliens de Nouvelle-Calédonie au patrimoine mondial de l'humanité.

L'importance de la ZEE et la qualité de sa mise en valeur, même si elle reste incomplète (qu'il s'agisse de l'exploitation et de la protection), associées à la connaissance du milieu marin, à la puissance de la marine nationale et aux acteurs économiques de la mer contribuent à **faire porter la voix de la France dans les organisations internationales maritimes** comme les différentes organisations régionales de gestion de la pêche, ou **au sein de l'UE**, qui définit les règles de la pêche à l'échelle européenne, ou encore dans le **cadre des négociations** sur la protection des ressources de la haute mer qui ont actuellement lieu aux Nations Unies dans le prolongement de la CNUDM.

Si l'on peut conclure de cet ensemble que la France est une puissance maritime, il faut garder présent à l'esprit que la concurrence est de plus en plus vive pour faire prévaloir ses vues. Il existe une marge de progression mais cela suppose des investissements et des orientations claires. La volonté politique en ce domaine semble de plus en plus importante : Rapport *Blue Growth* de 2010-2012 de la Commission européenne, rapport parlementaire « Mers et océans : quelle stratégie pour la France ? » déposé en juin 2019, discours du président de la République aux Assises de l'économie de la mer (Montpellier, décembre 2019).

Orientations pour la mise en œuvre

Le professeur dispose de **12 à 14 heures** (évaluation comprise) pour traiter le thème.

- Il peut traiter chacune des questions l'une après l'autre.
- Il peut combiner les deux questions pour la petite échelle puis articuler la question spécifique sur la France en l'individualisant de manière explicite.

L'une ou l'autre de ces orientations peut s'articuler à une étude de cas selon une démarche inductive pour le traitement des questions à l'échelle mondiale. Le choix est fait dans cette fiche de s'appuyer sur une étude de cas portant sur le détroit de Malacca, un point de passage majeur et stratégique.

Quel que soit le choix effectué, il est nécessaire de s'appuyer sur **des exemples variés et spatialisés**.

Proposition mettant en œuvre une démarche inductive à partir d'une étude de cas puis articulant la question spécifique sur la France

Étude de cas : le détroit de Malacca

Problématique de l'étude de cas :

Pourquoi le détroit de Malacca est-il un espace stratégique de la mondialisation ?

Par sa nature même de détroit, soit un passage maritime restreint entre deux terres faisant communiquer deux étendues marines distinctes, et par sa situation entre océans Indien et Pacifique, le détroit de Malacca est un point de passage stratégique des principales voies maritimes.

Étudier le détroit de Malacca permet d'aborder et de faire comprendre les enjeux (volonté d'appropriation, exploitation, liberté de circulation) dont sont porteurs les mers et les océans en tant que vecteurs de la mondialisation mais également en tant qu'espaces en tension entre divers acteurs.

Pour entamer l'étude de cas, le professeur peut mobiliser une carte des circulations maritimes en temps réel, comme celle du site [Marine Traffic](http://MarineTraffic.com). Il peut ainsi localiser et situer le détroit de Malacca et illustrer la qualification de « porte océane » que Jean-Claude Lasserre applique aux détroits. La manipulation du zoom permet de faire constater la situation stratégique du détroit. Ce support numérique permet, par des jeux d'échelles, de caractériser cette route et de la mettre en perspective à l'échelle mondiale (entre centres d'extraction et de production et centres de consommation). Il permet aussi de quantifier l'intensité de la fréquentation du détroit qui constitue un point stratégique majeur pour les échanges mondiaux entre océan Indien et mer de Chine/océan Pacifique, à la rencontre des lignes transocéaniques entre l'Europe/le Moyen-Orient et l'Asie orientale, des lignes intra-asiatiques et des routes maritimes circumterrestres est-ouest de marchandises.

Le professeur n'oubliera pas de souligner la diversité du trafic dans le détroit, en distinguant d'une part la pluralité et la densité des navires transocéaniques et d'autre part, le trafic régional (entre les rives du détroit) formé des bateaux de pêche, des petits bateaux de commerce et des ferries. Ce travail permet d' « **utiliser l'échelle appropriée pour étudier un phénomène** ».

Après avoir fait constater que le détroit de Malacca est un passage stratégique majeur pour les échanges mondiaux, le professeur peut l'aborder comme un vecteur essentiel de la mondialisation du fait de la maritimisation des échanges. Le travail peut s'appuyer sur des données statistiques : un tableau des volumes transitant sur les différentes routes maritimes empruntant le détroit, un tableau sur la nature des marchandises échangées, le classement des ports mondiaux et la connectivité des pays au transport maritime (données système d'information du trafic des navires (VTIS) de Kuala Lumpur, CNUCED, etc.). Les élèves s'exercent sur les capacités « **savoir lire, comprendre et critiquer une série statistique** » et « **utiliser une approche géographique pour mener une analyse ou construire une argumentation** » pour appréhender le caractère majeur de ce point de passage dans le cadre de la mondialisation.

- Les estimations oscillent entre un tiers et la moitié du commerce maritime mondial qui passe par ce détroit, soit près de 100 000 navires qui, chaque année, empruntent dans les deux sens ce couloir maritime. L'augmentation du trafic dans le détroit s'explique par la nature des échanges, notamment la forte croissance du trafic maritime en Asie orientale, en particulier du trafic de conteneurs. Cette croissance est directement liée à la fonction productive jouée par l'Asie orientale à l'échelle mondiale, notamment depuis que la Chine s'est ouverte.
- Le détroit de Malacca est aussi un « corridor énergétique » (Nathalie Fau) ; la route maritime l'empruntant est la plus courte et la plus rapide entre le golfe Arabo-Persique et l'Asie orientale et donc la moins coûteuse. Le détroit voit transiter la majorité des flux de pétrole et de gaz mondiaux. C'est cette situation de dépendance pour les importations énergétiques chinoises alors que la Chine n'était pas en mesure de garantir la sécurité du détroit qui a conduit, en 2003, Hu Jintao à parler du « dilemme de Malacca ».
- L'importance du détroit vient aussi des infrastructures portuaires sur ses rives. Le détroit de Malacca abrite parmi les plus grands ports à conteneurs d'Asie du Sud-Est. Si Singapour reste le port majeur de la région et un des premiers mondiaux, la politique de modernisation des infrastructures portuaires de la Malaisie porte ses fruits. Port Klang, situé à 40 km de Kuala Lumpur, et Tanjung Pelepas (PTP) au sud du détroit dans l'État de Johor, se classent dans les 15 premiers ports conteneurisés mondiaux et connaissent des taux de croissance importants.

En conséquence, le détroit de Malacca a une importance mondiale et régionale ; il est devenu une « artère vitale du commerce intrarégional asiatique » (Nathalie Fau). Une telle concentration de navires en fait un « *choke point* » ou un « goulet d'étranglement » tant ce couloir maritime est emprunté et donc menacé d'encombrement ou même de saturation. La question de sa sécurisation devient de plus en plus forte dans une zone de piraterie/brigandage et dans un environnement où la crainte d'une attaque terroriste est toujours possible en plus des rivalités géopolitiques régionales.

Le détroit de Malacca est un espace de tensions entre différents acteurs, les enjeux à considérer ne sont pas les mêmes pour les États riverains d'une part et les puissances maritimes et les États utilisateurs d'autre part. Les premiers défendent leur souveraineté nationale, le transit portuaire et la sûreté de la navigation pour préserver aussi les secteurs économiques qui vivent de l'exploitation de la mer. Le détroit de Malacca est, pour eux, une sorte de mer intérieure. Les seconds, à l'image de la Chine, promeuvent le maintien d'une libre circulation dans le détroit et se préoccupent de la sécurisation de leurs navires et de leur chargement (risque de piraterie et terrorisme potentiel). Ce jeu imbriqué entre deux séries d'acteurs permet au professeur de faire travailler les élèves à « **mettre en œuvre l'analyse à différentes échelles (multiscale) en géographie** ».

La première étape est ainsi de considérer le détroit de Malacca à l'échelle régionale comme un espace maritime objet de négociations et d'aménagements par les États riverains. Une carte à l'échelle régionale permet de décrire l'environnement de ce détroit bordé au nord par la péninsule malaise, dont la cité-État de Singapour termine la pointe, et au sud par Sumatra, île principale de l'archipel indonésien. Elle est aussi l'occasion de mettre en évidence sa fonction de frontière politique entre la Malaisie et l'Indonésie. De par sa situation, le détroit de Malacca relève de la réglementation relative aux « détroits servant à la navigation internationale » dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Dès lors, il y a un droit de passage en transit (inoffensif et sans arrêt) pour tous les navires même si les eaux du détroit sont toujours des eaux territoriales et les États ont le droit d'y exercer leurs prérogatives de souveraineté. Ils peuvent ainsi contraindre les utilisateurs à respecter les schémas de séparation du trafic dont ils ont convenu comme les règlements de passage ou de normes – incluant celles environnementales. Ainsi, la Malaisie, l'Indonésie et Singapour coopèrent pour assurer la sécurité et la sûreté du trafic maritime. Ils ont ainsi pu mettre en place des couloirs de circulation et des systèmes d'aide à la navigation afin d'éviter les collisions dans ce passage très fréquenté et luttent contre une piraterie/brigandage quasi-endémique dans la région compte tenu des différentiels économiques entre les pays (missions de surveillance, patrouilles communes, aménagement des législations nationales pour faciliter les poursuites à l'encontre des pirates) avec le soutien technique et financier d'États extérieurs, notamment États-Unis, Chine, Japon, dont l'approvisionnement est lié au passage du détroit dans de bonnes conditions.

Pour faire appréhender plus concrètement le jeu des acteurs régionaux et internationaux et la tension entre appropriation nationale et coopération internationale, le professeur peut proposer un travail de groupe pour exercer les élèves aux capacités « **s'approprier un questionnement géographique** » et « **utiliser une approche géographique pour mener une analyse ou construire une argumentation** ». Pour cela, il peut créer des groupes d'experts de l'Indonésie, de la Malaisie, des États-Unis, du Japon, de la Chine et fournir à chacun un texte faisant le point sur les enjeux dont est porteur le détroit de Malacca dans la stratégie économique et politique de chaque État et une carte régionale des routes maritimes. Les élèves doivent répondre à la problématique de l'étude de cas en l'adaptant au point de vue d'un acteur étatique : « **Pourquoi le détroit de Malacca est-il un espace stratégique** pour la Malaisie / l'Indonésie / Singapour / le Japon / la Chine / les États-Unis ? ». Ils doivent isoler le positionnement de l'acteur qui leur est dévolu, ses revendications et son action dans les domaines de la sécurisation et/ou de la liberté de circulation.

Pour la **Malaisie et l'Indonésie**, la volonté est de développer des infrastructures portuaires pour profiter de l'essor du détroit et entrer en concurrence avec Singapour ou offrir régionalement une alternative à la cité-État. La réussite des ports malais est à souligner. Ainsi, Tanjung Pelepas, réellement créé à la fin des années 1990, a un taux de croissance très important et se rapproche de Rotterdam dans le classement des premiers ports conteneurisés mondiaux grâce à des coûts de manutention inférieurs de moitié à ceux offerts par le port de Singapour et un vaste espace foncier bon marché. Ces atouts ont permis à Tanjung Pelepas d'attirer deux grands armateurs (le Danois *Maersk Seeland* et le Taïwanais *Evergreen Marine*), lesquels y ont transféré toutes leurs activités auparavant implantées à Singapour. Malaisie et Indonésie ont donc dépassé les querelles d'appropriation des eaux du détroit pour basculer dans une coopération régionale qui s'ancre localement à travers deux triangles de croissance (triangle nord et triangle SIJORI au sud) qui exploitent le détroit à la fois comme **passage maritime longitudinal**, mais aussi comme **mer intérieure parcourue de divers flux méridiens**.

Les grandes puissances mondiales ont des intérêts économiques importants dans le maintien de la libre circulation dans le détroit de Malacca. Pour le **Japon**, le détroit est une artère économique vitale par laquelle transite près de la moitié de ses importations de matières premières (notamment le pétrole du golfe Arabo-Persique) ainsi que ses exportations vers l'Europe de produits manufacturés. C'est pourquoi il a proposé, dès la fin des années 1960, une aide technique et financière aux États riverains pour améliorer les conditions de navigation dans le détroit. La volonté de résoudre le « dilemme de Malacca » a conduit la **Chine** à chercher des routes alternatives et à sécuriser le passage du détroit de Malacca. Elle a augmenté la présence et la puissance de sa marine militaire pour qu'elle puisse protéger ses routes maritimes. Ainsi, la Chine a conclu des accords avec la Birmanie et la Malaisie qui permettent une présence militaire chinoise des deux côtés du détroit ; ses flottes militaires sont désormais en capacité d'en bloquer l'accès. Cette stratégie militaire vise à sécuriser la politique d'ouverture économique de la Chine désormais au cœur des flux mondialisés de marchandises grâce à sa spécialisation dans la production manufacturière. Cependant elle menace directement les pays de l'ASEAN, association régionale de libre-échange des pays d'Asie du Sud-Est dont la Malaisie, l'Indonésie et Singapour font partie, et le Japon. Par ailleurs, afin de réduire sa dépendance par rapport au détroit, le gouvernement chinois paraît aider la Thaïlande à réfléchir à un projet de canal dans l'isthme de Kra pour passer du golfe de Thaïlande à la mer d'Andaman.

Enfin, sur fond de concurrence sino-américaine et après les attentats de 2001 et 2008, les États-Unis, présents depuis longtemps dans cette zone stratégique, ont renforcé leur coopération militaire avec l'**Inde** dans l'océan Indien et accru leur surveillance du détroit, notamment par des patrouilles conjointes des marines américaines et indiennes.

Pour réaliser un bilan de l'étude de cas, à partir des travaux effectués, le professeur peut faire « **réaliser des productions cartographiques** » (schémas ou croquis) pour aider les élèves à comprendre la situation, l'environnement du détroit et les enjeux qui pèsent sur lui. Pour ces derniers quatre enjeux peuvent être mis en avant :

- le premier enjeu touche à la capacité de charge limite du détroit à accueillir toujours plus de navires avec une perspective de protection renforcée de la part des pays riverains qui peut être antagoniste avec la demande des États utilisateurs sur le temps de traversée ;
- le deuxième enjeu concerne l'évolution du « système de coopération » avec le partage des coûts pour la sécurisation du détroit mais une interrogation de l'implication directe des puissances étrangères sur des prérogatives des États riverains soucieux de protéger leur souveraineté nationale ;

- le troisième enjeu est lié à la dépendance de plus en plus forte du détroit de Malacca vis-à-vis de l'évolution des enjeux géostratégiques en mer de Chine du Sud et dans l'océan Indien. Le détroit est en train de devenir un champ de rivalités entre les puissances maritimes indienne et chinoise. Le poids de la puissance chinoise dans la région est en lien avec la présence de l'armée américaine ;
- le dernier enjeu concerne les possibilités de trouver des routes alternatives au détroit.

Ainsi, l'étude du détroit de Malacca illustre ce qu'écrit Antoine Frémont : « les détroits sont **des concentrés d'espace maritime sur une surface très limitée** » en étant représentatifs de la maritimisation de l'économie dans la mondialisation. Stratégiquement, le détroit de Malacca demeure encore actuellement ce que l'amiral Afonso de Albuquerque (1453-1515), définissait comme un des trois verrous pour être « le maître des portes de l'océan ».

Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

Problématique de la question :

Pourquoi les mers et océans constituent-ils des ressources et des supports majeurs de la mondialisation ?

En partant de ce qui a été vu dans l'étude de cas, le professeur complète le rôle des mers et océans comme vecteurs de la mondialisation par leur espace circulatoire en considérant aussi leur rôle de réserve de ressources. Pour le faire comprendre aux élèves, le professeur peut s'appuyer sur la capacité « **savoir lire, comprendre et critiquer une carte** » à partir de trois planisphères : l'un synthétisant un type de ressources dans le sol, le sous-sol et les eaux des océans (stocks de pêche, nodules polymétalliques...), l'autre faisant apparaître les routes maritimes, le dernier les câbles sous-marins. Leur étude puis leur comparaison permettent de revoir les grands repères terrestres (océans, détroits, canaux) en décrivant les axes structurants des échanges mondiaux qui relient les principaux pôles organisateurs de la mondialisation, et les périphéries moins directement intégrées mais qui bénéficient toutefois d'axes secondaires.

Dans sa reprise, le professeur veillera à expliquer **le rôle des espaces maritimes comme stock potentiel ou réel de ressources halieutiques**, mais aussi **énergétiques et minérales**. Il donne un ou deux exemples localisés de zone d'exploitation en identifiant les acteurs qui y sont impliqués.

Le professeur donne ensuite **les tendances actuelles du transport maritime mondial** : la conteneurisation a eu des conséquences sur le gigantisme croissant des navires et des installations portuaires, la spécialisation des navires et des terminaux a accru la productivité des opérations de chargement et de déchargement des navires et permis des économies d'échelle grâce à la taille croissante des navires. Le coût du transport océanique est devenu marginal dans le prix final d'un produit. Cette réalité est un des fondements de l'actuelle division internationale du processus de production que les élèves ont abordée en classe de première avec l'étude des espaces et des acteurs de la production. La croissance des échanges internationaux de marchandises, donc du trafic maritime puisque 80 à 90 % des marchandises passent par les mers et les océans, a entraîné la littoralisation des espaces productifs, suivant le principe des « usines sur l'eau » qui touche d'abord l'industrie lourde dans les années 1970, mais se généralise ensuite à tous les types de production. Les plateformes logistiques se développent à proximité immédiate des ports pour améliorer les liens entre avant et arrière-pays. Par exemple le principe des ports secs développés par la Malaisie pour déconcentrer le traitement des marchandises dans ses ports trop sollicités comme Port Klang permet de revenir sur l'étude de cas.

Enfin, pour compléter l'analyse du planisphère des câbles sous-marins, il convient d'expliquer **l'importance des espaces maritimes dans la mondialisation de l'information** : plus de 90 % des trafics internationaux de télécommunications passent désormais par eux. La technologie de la fibre optique a rendu la circulation par câbles plus rapide et plus sûre que la transmission par satellites. Or les besoins en communication à l'échelle mondiale sont croissants (finance, Internet...) et renforcent la dépendance aux espaces maritimes.

Le professeur peut conclure par un schéma heuristique pour recenser **les filières économiques** qui sont indissociables des mers et océans : le transport, la pose de câbles, l'offshore éolien et pétrolier, la pêche, la construction navale. Outre la dépendance de l'économie mondialisée aux espaces maritimes et océaniques, il veillera à souligner que toutes ces filières partagent la même nécessité : **une grande maîtrise technologique**. Or celle-ci est encore souvent **l'apanage des grandes puissances économiques** et conforte donc leur avance dans la mondialisation.

Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation

Problématique de la question :

Comment les mers et les océans sont-ils au cœur des relations et rivalités renouvelées entre des acteurs multiples ?

C'est parce que les espaces maritimes cumulent les fonctions essentielles de vecteur des flux de la mondialisation et de réserve de ressources qu'ils sont des espaces stratégiques en **tension entre liberté de circulation et volonté d'appropriation**.

Le professeur peut ici s'appuyer sur l'étude de cas sur le détroit de Malacca pour faire comprendre aux élèves que les bandes de mer étroites ou les régions où les États côtiers sont nombreux sont les plus soumises à des tensions dans **la détermination des limites des zones économiques exclusives**. Ces dernières sont les principales sources de divergence dans les relations maritimes entre les États, pour plusieurs raisons : la protection de leur territoire et la possibilité de se projeter vers l'extérieur de manière sécurisée, le libre passage vers la haute mer et l'exploitation des ressources existantes ou potentielles du sol et du sous-sol du plateau continental. Les tensions redoublent à l'heure actuelle en mer de Chine notamment entre Chine et Japon, mais aussi en Arctique où les prétentions territoriales des cinq États riverains (Canada, Russie, États-Unis, Norvège et Danemark) sont croissantes dans le contexte de changement climatique. Si un planisphère des ZEE semble incontournable, le professeur peut s'appuyer sur la capacité « **réaliser des productions cartographiques dans le cadre d'une analyse** » pour faire comprendre les enjeux spatiaux qui se jouent ici en utilisant l'échelle la plus pertinente pour l'exemple choisi.

Pour aborder **la tension entre exploitation et protection des espaces maritimes**, en complément de ce qui a pu être abordé concernant la circulation à Malacca entre les pays riverains qui cherchent à imposer des normes supplémentaires de navigation aux navires en transit pour protéger leurs zones côtières et les pays utilisateurs qui défendent la liberté de circulation, le professeur peut décrire la situation actuelle de la pêche dans le monde : présenter l'importance stratégique de cette activité économique nourricière mais aussi l'inégale pression qui pèse sur les stocks de poissons selon les zones (dans un contexte général d'accroissement de la demande lié au développement et à la croissance démographique) et menace du même coup l'avenir de la filière. Il peut choisir diverses situations locales ou régionales pour faire travailler aux élèves la capacité « **utiliser l'échelle appropriée pour étudier un phénomène** ». Ainsi les tractations autour des pêcheries dans

le golfe de Guinée peuvent être l'occasion d'une étude régionale tandis que les tensions entre zonage de protection et aquaculture dans une baie comme celle du golfe du Morbihan permettraient une étude plus locale des enjeux et des acteurs qui interviennent dans l'espace maritime littoral.

Le professeur pourra conclure en expliquant que la création par les États d'aires marines protégées est encouragée par l'ONU depuis la conférence sur les océans de 2017. L'absence de gouvernance mondiale dans le domaine maritime ne signifie pas qu'il n'existe pas de volonté de régulation et de protection d'un océan de plus en plus perçu comme un « bien commun de l'humanité ».

La France : une puissance maritime ?

Problématique de la question :

Comment la France cherche-t-elle à s'affirmer comme puissance maritime ?

Le professeur définit d'abord la notion de puissance maritime afin de faciliter la compréhension de la problématique par les élèves. La puissance maritime pourrait être définie comme la maîtrise de la mer et une capacité à faire prévaloir ses vues sur les mers et les océans. Une puissance maritime se caractérise par un certain nombre de **facteurs** parmi lesquels : les flottes militaire et de commerce, l'importance de la mer dans l'économie ou la capacité à protéger ses ressources maritimes.

Une fois ces facteurs posés, le professeur peut cibler la capacité « **conduire une démarche géographique en la justifiant** » en demandant aux élèves de s'appuyer sur ces facteurs de puissance maritime pour évaluer la relation de la France à l'espace maritime. On peut imaginer par exemple la préparation de courts exposés sur les différents aspects de la puissance maritime, ce qui permettrait de travailler la compétence « **s'exprimer à l'oral** » avant d'envisager la rédaction d'une synthèse de manière individuelle, « **s'exprimer à l'écrit** », dont la structure pourrait être élaborée en commun ou donnée par le professeur. Pour la prise d'informations préalables aux courtes présentations il conviendra d'être vigilant, dans les ressources mises à la disposition des élèves, sur la présence d'exemples localisés, les nécessaires changements d'échelle et éléments de comparaison avec d'autres États.

Pour la dimension spatiale, le professeur peut insister sur la ZEE, ses fondements géographiques (les DROM- COM), les évolutions récentes avec l'extension du plateau continental (programme *Extraplac*) grâce à un planisphère. Mais l'étude à une échelle plus grande d'un exemple de contestation de ZEE s'avère intéressant pour percevoir la pluralité des intérêts qui peuvent entrer en jeu : les cas de Tromelin ou Clipperton permettent de questionner le statut de la France comme puissance maritime régionale en différents endroits du monde.

Pour la dimension économique de la puissance maritime, le professeur peut mettre à disposition un planisphère sur les ressources minières de la ZEE française, des éléments sur *Orange Marine*, sur la pêche française ou sur les EMR ou le classement mondial de la flotte sous pavillon français, ou encore un article sur le devenir incertain des ports français qui peinent à développer l'intermodalité et souffrent d'une mauvaise connexion à l'arrière-pays européen. Cela permettra d'identifier à la fois la présence de leaders mondiaux, d'atouts importants mais aussi un potentiel qui n'est pas encore totalement exploité.

Pour la dimension de protection, le professeur pourrait s'appuyer sur des exemples d'espaces marins situés dans des milieux différents afin de mettre en évidence la diversité des ressources présentes, leur protection mais aussi leur rôle pour le développement local.

Pour la dimension militaire, le professeur pourrait proposer un planisphère de la répartition des points d'appui navals français, des données comparées sur les tonnages et les différents types de navires ainsi que deux ou trois documents (photographies, articles...) pour identifier des actions menées par la marine. Cela permettrait de faire prendre conscience aux élèves d'une Marine française soumise à une concurrence de plus en plus sévère notamment de la part des puissances émergentes mais également une des rares marines du monde ayant des points d'appui sur l'ensemble des mers et des océans et maîtrisant toutes les fonctions stratégiques nécessaires aux opérations maritimes, de défense et de sécurité nationale. Il est possible de les détailler, en précisant chacune d'elles : anticipation, dissuasion, prévention, intervention et protection.

Pour aborder la question spécifique, le professeur peut aussi proposer la réalisation d'un croquis à partir d'un texte (dont il peut être l'auteur) qui développerait les trois dimensions principales de la puissance maritime française (militaire, spatiale et économique). Le croquis (sa composition et sa réalisation) et le texte pourraient être discutés, les élèves devant justifier et expliciter les points de vue adoptés. Le professeur peut aussi inciter les élèves à réfléchir à la projection qui serait la plus adaptée pour réaliser le croquis. L'ensemble ferait travailler les capacités « **transposer un texte en croquis** », « **connaître et se repérer** » notamment « **nommer et localiser les grands repères géographiques** » : Outre-mers français, ZEE, façades maritimes métropolitaines, ZIP, points d'appui navals.

Pièges à éviter dans la mise en œuvre

- Aborder le thème de manière exclusivement théorique voire juridique, en négligeant les aspects territoriaux et les exemples, essentiels à son étude.
- Centrer l'étude sur les littoraux et les ports et non sur les mers et océans et accorder donc trop de place aux littoraux.
- Considérer que les questions générales ne sont à aborder qu'à petite échelle à partir d'exemples mondiaux et celle sur la France à partir d'exemples nationaux.
- Mettre en évidence de manière trop succincte les relations entre les territoires à différentes échelles et l'impact à l'échelle locale d'enjeux mondiaux liés à l'ouverture des échanges maritimes et à la concurrence entre États.
- Négliger d'identifier les acteurs qui participent à l'exploitation et à la protection des espaces maritimes ou les conflits d'usage qu'ils peuvent rencontrer.

Notions, vocabulaire et repères spatiaux à maîtriser à l'issue du thème

Notions

- mondialisation (notion transversale à l'ensemble des thèmes);
- haute-mer, maritimisation, puissance, route maritime, zone économique exclusive (ZEE).

Repères spatiaux

Ils intègrent ceux qui ont été vus au collège.

- les mers et océans principaux;
- les deux canaux les plus fréquentés au monde (Panama et Suez);
- les détroits les plus fréquentés au monde (Malacca, Pas-de-Calais, Gibraltar, Ormuz);
- les 3 grandes façades maritimes mondiales (européenne du Havre à Hambourg ; américaine du nord de Boston à Miami ; asiatique de Tokyo à Singapour);
- les 5 principaux ports mondiaux (selon le tonnage et pour le trafic de conteneurs);
- les trois grandes zones industrialo-portuaires françaises;
- les 5 DROM (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Mayotte, La Réunion);
- les 5 COM (Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française), les TAAF et la Nouvelle-Calédonie.

Pour aller plus loin

Sur les questions générales

« Géopolitique des mers et des océans », février-mars 2020, *Diplomatie*, « Les Grands Dossiers », n° 55 ;

« La mer et ses enjeux », juillet-août 2019, *Carto*, n° 54, pp. 56-63 ;

« La haute mer et ses enjeux : exploiter tout en préservant », janvier-février 2019, *Carto*, n°51, pp. 62-63 ;

L'Atlas de l'eau et des océans, 2017, *Le Monde - La Vie*, n°22 hors-série ;

FAU Nathalie, 2010, « Le système portuaire du détroit de Malacca, reflet d'enjeux géopolitiques multiscalaires », n°25-26, *Outre-terre*, pp. 273-285 ;

FAU Nathalie, 2004, « [Le détroit de Malacca : porte océane, axe maritime, enjeux stratégiques](#) », *Géoconfluences* ;

FAU Nathalie, 2004, « [Le détroit de Malacca : des flux maritimes à la structuration d'une mer intérieure](#) », *Géoconfluences* ;

FREMONT Antoine, FREMONT-VANACORE Anne, 2015, « Géographie des espaces maritimes », *La Documentation photographique*, n° 8104, La Documentation française ;

GAY Jean-Christophe, 2018, « Les Outre-mers européens », *La Documentation photographique*, n° 8123, La Documentation française ;

LOUCHET André, 2015, *Atlas des mers et océans – Conquêtes, tensions, explorations*, Autrement ;

LECOQ Tristan, SMITS Florence (dir.), 2016, *Enseigner la mer. Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation*, Rennes, Canopé ;

ROYER Pierre, 2016, *Dico Atlas des mers et des océans*, Belin.

Sites

[Marine Traffic](#), site de localisation des navires en mer en temps réel qui offre un système d'information géographique simple ;

Les [notes de synthèse](#) de l'Institut supérieur d'économie maritime (Isémar) ;

Le site de [l'Institut français de la mer](#) (notamment pour la rubrique « [documents](#) ») ;

GENEVOIS Sylvain, 2018, « [Les câbles sous-marins, enjeu majeur de la mondialisation de l'information](#) », *Cartographie(s) numérique(s)*.

Sur la question spécifique

DELUMEAU Isabelle, mai 2019, « La puissance maritime française », *Diplomatie*, « Les Grands Dossiers » ;

GIRAUD Jean-Philippe, « [Zone économique exclusive française : 11 millions de km², pour quoi faire ?](#) », Association nationale des Auditeurs jeunes de l'Institut des Hautes Études de Défense nationale, 2016 ;

Centre d'Études Stratégiques de la Marine (CESM), « [Ambition navale au XXI^e siècle](#) », *Études marines*, hors- série, 2016 ;

« L'économie bleue », *Problèmes économiques*, n° 3084, février 2014, pp. 5-42 ;

Le site des [aires marines protégées](#) (Office français de la biodiversité) ;

Pour un panorama des enjeux contemporains internationaux et de la position de la France : [La stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes](#), rapport remis au Premier Ministre, 2019 ;

Pour un état des lieux de l'économie maritime, [le site du cluster maritime français](#) (notamment les onglets « [économie maritime](#) » et les « [filières](#) »).