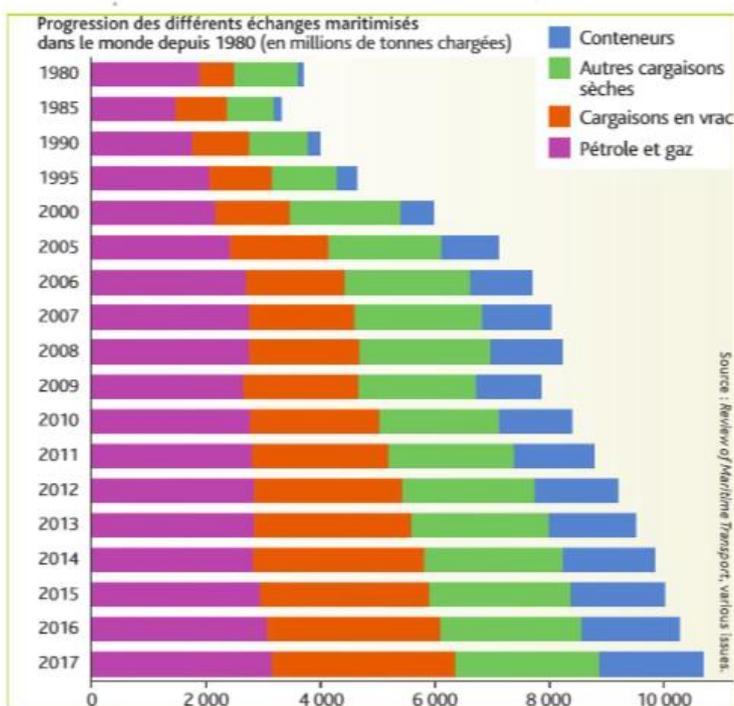


TD - La maritimisation des économies

1 La progression des différents échanges maritimisés dans le monde depuis 1980



2 Terminal à conteneurs du port de Long Beach, à Los Angeles (États-Unis)



3 Les organisations supra-étatiques

Libre circulation et contrôle des points de passage

Les mers et les océans constituent des espaces de libre circulation. Face aux prétentions territoriales des États, ce principe a été réaffirmé par la signature à Montego Bay en 1982 de la « Convention sur le droit de la mer ». Elle crée notamment le droit de passage sans entrave, ce qui permet de ne pas fermer à la navigation internationale les eaux territoriales (sur une largeur de 12 milles à partir de la côte), les zones économiques exclusives (sur une largeur de 200 milles) et les détroits. [...] Les grandes puissances, notamment les États-Unis, cherchent à faire respecter le principe de libre circulation, ce qui passe notamment par une surveillance militaire étroite de quelques points de passage stratégiques, essentiellement les détroits et les canaux situés sur les grandes routes maritimes, en s'appuyant sur des points relais situés à proximité immédiate de ces passages. [...]

80 % du commerce international s'effectuent entre l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie orientale. Cela se traduit par une autoroute maritime Est-Ouest qui relie ces pôles grâce à trois segments transatlantiques, transpacifique et Europe/Asie orientale. Ce dernier est sans conteste le plus sensible. En effet, aux flux des marchandises diverses acheminées par porte-conteneurs s'ajoutent les flux pétroliers à partir du Moyen-Orient, région qui compte à elle seule pour 30 % de la production mondiale de pétrole et pour plus de 40 % des exportations mondiales de produits bruts et raffinés. Sur ce segment se localisent les détroits d'Ormuz, de Bab-el-Mandeb, le canal de Suez et sur la route de l'Asie orientale le détroit de Malacca. [...]

Antoine Frémont, « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue internationale et stratégique*, 2008.

Synthèse

À partir des documents, discutez de la phrase suivante : « La maritimisation des économies produit une hiérarchisation et une connexion croissante des espaces dans le monde. »

1. Entre 1980 et 2017, quel type de marchandise semble avoir le plus stagné ? Laquelle a progressé le plus (doc. 1) ?

2. D'après la photographie du port de Long Beach, par quels moyens les échanges portuaires permettent-ils d'assurer la transition entre le continent et la mer ? Quels avantages présente le chemin de fer (doc. 2) ?

3. Quelles règles ont été fixées pour faciliter la circulation des marchandises par bateaux à proximité des côtes, et des détroits (doc. 3) ?
