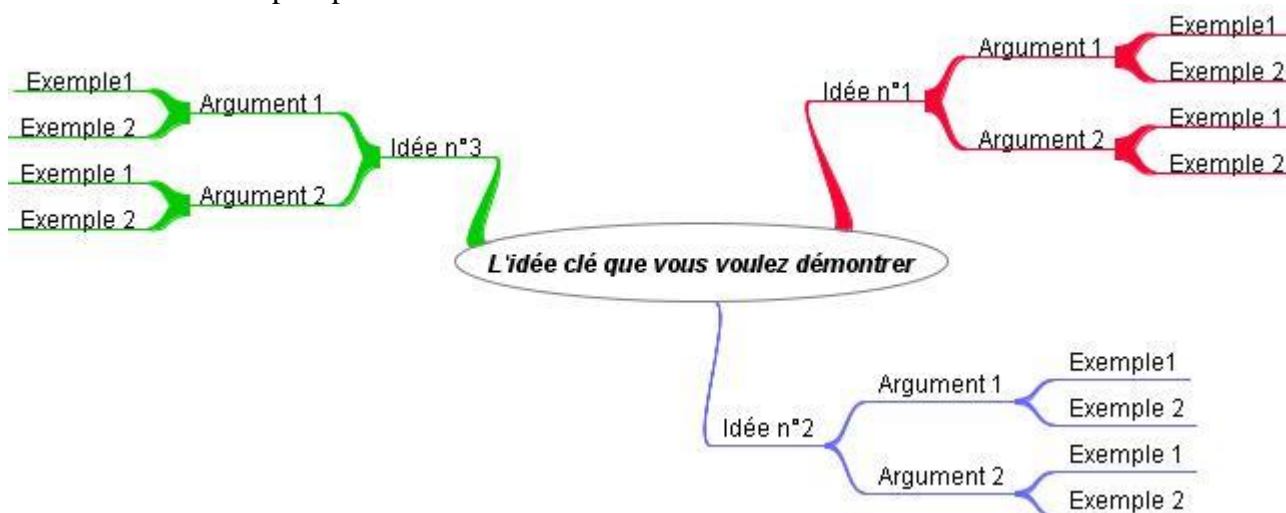


Les espaces maritimes

Objectif : réaliser une carte mentale + rédiger une introduction en 3 parties

Méthode

- 1) Définir la notion : espace maritime.
- 2) Etudier l'ensemble du dossier documentaire.
 - *Etudier chaque document.*
 - Souligner les passages clé.
 - Reformuler les idées clé du document.
 - *Synthétiser l'ensemble des informations en deux ou trois grandes idées.*
- 3) Réaliser une carte mentale pour structurer vos idées.
 - Exemple de carte mentale
 - Idée centrale = problématique
 - Exemples précis issus des documents et exclusivement des documents



- 4) Rédiger une introduction en 3 parties :
 - *Présentation du sujet*
 - *Annonce de votre problématique*
 - *Annonce de votre plan*

Doc. n°1 : Sept employés d'une entreprise pétrolière française enlevés au large du Nigeria

Par RFI – 17-10-2012



Six Russes et un Estonien ont été pris en otages au large du Nigeria, lundi 15 octobre. Ces sept personnes travaillent pour l'entreprise française Bourbon, spécialisée dans les services pétroliers en mer, qui a révélé l'information ce mercredi. Les prises d'otages dans le secteur pétrolier restent fréquentes dans le pays.

Les sept membres d'équipage ont été enlevés lundi alors que leur bateau, le Bourbon Liberty 249, était en pleine mer. Depuis, selon l'entreprise, le navire servant au remorquage et à l'ancrage de plateformes pétrolières a pu regagner le port de Onné, non loin de Port-Harcourt, avec le reste de l'équipe.

« *Les neuf Nigériens qui étaient à bord sont sains et saufs et en bonne santé* », assure une source au sein de la société. Depuis le kidnapping, l'entreprise a ouvert une cellule de crise à Marseille, à Saint-Petersbourg et au Nigeria, où elle dispose de plus de 1 000 employés. « *Les familles de nos otages sont tenues informées, nous travaillons à la libération rapide de nos employés et notre dispositif de sécurité au Nigeria a été réadapté* », précise cette source chez Bourbon.

Aucune information sur l'identité des ravisseurs ou sur une très probable demande de rançon n'est en revanche donnée par la société. Selon Drum Cussac, un consultant privé dans le domaine de la sécurité, l'enlèvement s'est produit à 40 miles nautiques de Brass, le long de la côte nigériane. Depuis 2009 et l'amnistie présidentielle offerte aux groupes armés, la région du delta du Niger a connu une accalmie militaire, mais les prises d'otages dans le secteur pétrolier n'ont pas cessé. En 2008 et en 2010, Bourbon a eu à gérer trois kidnappings. La direction de cette société assure que tout s'est heureusement toujours bien terminé.

Doc. n°2 : Tokyo et Pékin se disputent les îles Senkaku par Régis Arnaud, 19/08/2012

<http://www.lefigaro.fr/international/2012/08/19/01003-20120819ARTFIG00128-tokyo-et-pekkin-se-disputent-les-iles-senkaku.php>



Dimanche 19 août, des militants ont hissé le drapeau japonais sur l'un des phares des îles Senkaku.

Cet archipel dépeuplé représente avant tout un enjeu stratégique et politique.

Le Japon, qui a fêté la fin de la Seconde Guerre mondiale mercredi, se rapproche d'un conflit direct avec la Chine. Cœur de la polémique: les îles Senkaku. Dimanche, ont débarqué sur Uotsuri, partie principale de ce minuscule archipel situé en mer de Chine, pour y planter un drapeau. Ils avaient été précédés, quelques jours plus tôt, par une escouade folklorique de Chinois du continent et de Taïwan, pour une fois unis, venus revendiquer l'appartenance des Senkaku à la sphère chinoise. Ces derniers ont été expulsés manu militari sans autre procès, Tokyo craignant le pourrissement de la situation. Depuis 2007, les incidents de ce type se multiplient entre les deux pays autour de ces îlots.

Les Senkaku sont un enjeu économique secondaire pour les deux puissances. Leurs eaux sont riches en poisson et ses fonds marins recèlent des gisements d'hydrocarbures «assez importants pour déclencher une crise, pas une guerre», estime David Hewitt, chercheur spécialiste de l'énergie en Asie. Selon la compagnie chinoise CNOOC, qui a commencé à explorer lesdits gisements marins, les réserves représentent 22 millions de barils de pétrole et 67 millions de barils (équivalents) de gaz naturel. Une goutte d'or noir, à l'échelle des réserves chinoises (1 % des réserves pétrolières et 7 % des réserves gazières de la CNOOC), mais une manne substantielle à celle des réserves japonaises. En revanche, les Senkaku sont politiquement et stratégiquement hautement sensibles. «Bien au-delà de l'économie, les îles sont terre sacrée dans un pays (le Japon) où prospère le mythe d'un seul peuple et d'un seul territoire», explique l'historien Christian Kessler. Selon les Japonais, les Senkaku font partie de la préfecture d'Okinawa, rétrocédée par les Américains à l'Archipel en 1972. Si Washington, en position d'arbitre dans cette zone, refuse de se prononcer sur leur souveraineté, le département d'État a concédé récemment que ces îles sont incluses dans le périmètre du traité de sécurité nippo-américain. Toute attaque contre elles serait casus belli pour les Américains. «Les revendications de la Chine restent donc symboliques», explique Christian Kessler.

Tête de pont

Pékin, de son côté, argue que les Senkaku lui ont été subtilisées en 1895, à la fin de la guerre sino-japonaise. Les Senkaku permettraient à la Chine d'offrir à sa marine une tête de pont dans le Pacifique, contestant la suprématie de la marine japonaise, première de la région malgré sa nature défensive.

Pendant ce temps, sur la terre ferme, les esprits s'échauffent. À Pékin et Tokyo, les dirigeants sont à couteaux tirés, mais ils réagissent à leurs opinions publiques respectives, beaucoup plus va-t-en-guerre qu'eux. Des manifestations anti-japonaises ont agité les grandes métropoles chinoises samedi et dimanche, tournant parfois au vandalisme, sous l'œil bienveillant de la police locale. Au Japon, quelques hommes politiques populistes, au nombre desquels figure le maire de Tokyo, Shintaro Ishihara, alimentent ce remue-ménage. Ce dernier a lancé un grand emprunt privé pour racheter trois des cinq îles Senkaku.

Doc. n°3 : AFRIQUE Les bandits bienfaiteurs du continent noir par Christophe Assogba, Courrier international, 2 février 2012

Des pirates qui font vivre un Etat, des contrebandiers qui mettent en place du microcrédit, des rebelles qui distribuent de l'argent... Dans toute l'Afrique, la frontière entre crime organisé et aide sociale est ténue.

“Chaque fois que nous détournons un navire, nous nous approvisionnons en denrées alimentaires. Nous achetons des chèvres pour fournir de la viande et du khat (une herbe narcotique douce que l'on mâche – on prononce ‘tchat’). Nous introduisons de l'argent dans l'économie du pays. Comment les peuples survivraient-ils sans cela ? Tous les poissons de nos eaux ont été emportés”, explique Abdullah Abdi, pirate à Eyl, une petite ville côtière de la région semi-autonome du Puntland, en Somalie. Abdi est l'un des quelque 1 500 pirates écumant l'océan Indien et le golfe d'Aden, qui relie la mer Rouge à l'océan Indien. Ces jeunes gens, dont certains sont d'anciens pêcheurs, et beaucoup d'autres des gardes du corps ou des miliciens au service des nombreux seigneurs de la guerre et des politiciens, ont détourné des douzaines de bateaux et pris des centaines de personnes en otages, gagnant ainsi des millions de dollars en rançon. Au Puntland, l'“économie des pirates” est si puissante que l'Etat est en passe de devenir un Etat criminel. Mais les habitants d'Eyl apprécient ces “criminels”, des héros à leurs yeux. Zeynab Abdi, 58 ans, la grand-mère du quartier, aime les pirates. Ils l'aident, dit-elle, et s'occupent de ses quatre petits-enfants, orphelins à cause de la guerre civile qui dure depuis des décennies dans ce pays. *“Depuis que les pirates sont aux commandes, nous vivons dans de meilleures conditions. Lorsqu'ils gagnent de l'argent, cela me permet de nourrir mes petits-enfants”*, ajoute-t-elle. Pour Zeynab Abdi, se rendre le matin à Eyl et s'informer sur les nouveaux bateaux détournés dans les eaux de l'Afrique de l'Est est désormais devenu une routine. Anab Farah, 26 ans, est une jeune femme d'affaires. Elle a trouvé un filon : traiteur pour les otages que détiennent les pirates dans plusieurs lieux. Elle prépare trois repas quotidiens pour chaque otage et les remet aux gardiens sous forme de plats à emporter. *“Les pirates sont très utiles à mon activité. En quelques jours, je gagne 400 dollars américains [environ 310 euros]. Je vais m'offrir une voiture très bientôt”*, affirme-t-elle, avant d'entonner une chanson devenue très populaire ces derniers temps : *“Ya kale, ya kale oo Somalidu dandeeda kafinkara oo aan aheyn burcaat badhet”* (“A part les pirates, qui d'autre pense à notre situation critique en tant que Somaliens ?”). Abdullah Abdi et ses collègues pirates ont également investi dans les maisons et les bâtiments à usage public qui sortent de terre le long de la ligne de côte d'Eyl. Bien qu'ils gouvernent par la force et aient tendance à épouser les plus belles femmes – souvent de très jeunes filles du pays –, une bonne partie des habitants leur sont reconnaissants, car ils revitalisent l'économie de la région. En plus, ces groupes bien organisés assurent une relative sécurité aux populations dans cette zone de non-droit. *“Ils sont nos garde-côtes. Pendant plusieurs années, les bateaux étrangers ont laissé des débris dans nos eaux, les ont pollués et en ont épuisé les poissons. Quelqu'un doit les surveiller et ce sont les pirates qui le font”*, défend Halima Hassan, 15 ans, récemment mariée à un pirate. Elle dit être heureuse avec la fortune de son mari Hassan, un pirate de 70 ans.

D'après plusieurs sources locales, la bande de pirates de Mohamed Hassan “Afweyne” et de son fils Abdikadir Abdi, qui opère depuis la Somalie centrale, a détourné sept bateaux au cours de la seule année 2009. Nos sources ont pu nommer cinq des sept navires et préciser les dates de détournement ; le bateau de croisière *Ship Indian Ocean Explorer* le 2 avril 2009, le vraquier *Ariana* le 2 mai, le bateau de pêche *Alakrana* le 2 octobre, le porte-conteneurs *Kota Wajar* le 15 octobre et le vraquier *Xin Hai* le 19 octobre. Les rançons varient de 77 000 euros à 7 millions d'euros, avec une moyenne de 700 000 euros. Cette bande de pirates a reçu plus de 6 millions d'euros en 2009.

Selon le Groupe de contrôle de l'ONU sur la Somalie, il y a au moins sept gangs de ce type qui, annuellement, empochent grâce à leur activité de piraterie des profits avoisinant les 38 millions d'euros. En comparaison, les projets d'aide au développement en Somalie financés par le Royaume-Uni et les Etats-Unis pour créer des emplois ou aider l'agriculture et l'élevage s'élevaient en 2009 à 3,5 millions d'euros, tandis que le budget total du gouvernement du Puntland pour la même année atteignait 13,5 millions. Les pirates sont donc de toute évidence la force économique la plus puissante de la région, si bien que le gouvernement lui-même a commencé à puiser dans les gains des pirates. Toujours selon le Groupe de contrôle de l'ONU (dans son rapport du 10 mars 2010), *“plus de 30 % des versements ont été retenus par les fonctionnaires du gouvernement du Puntland”*.

Doc n°4 : Le port de Singapour à la conquête de l'économie mondiale, par Jean-Philippe Von Gastrow – Les Echos, 11/03/2008

La cité-Etat lutte pour maintenir son rang parmi les premiers ports mondiaux. Favorisée par sa situation géographique, elle investit fortement dans les infrastructures de transports pour devenir un pôle d'échanges incontournable.

A l'entrée du détroit de Malacca, la petite cité-Etat de 4,5 millions d'habitants bénéficie pleinement de la croissance des échanges entre la zone Asie-Pacifique et le reste du monde. « La cité marchande aux confins de l'Orient » doit aussi ses succès à des politiques volontaristes et pragmatiques. En peu de temps, elle est devenue une plate-forme mondiale d'échanges maritimes et aériens.

Singapour est le premier port à conteneurs du monde, avec plus de 27 millions d'EVP (équivalent vingt pieds), transbordés en 2007. Sa suprématie est menacée par les ports de Hong Kong et, surtout, de Shanghai, qui connaissent des croissances spectaculaires liées à l'essor économique de la Chine. Bien placée sur les routes maritimes entre Asie et Europe, Moyen-Orient et Afrique, la « ville du lion » (son nom en sanskrit) bénéficie de l'augmentation du trafic avec la Chine comme avec les pays membres de l'Asean. 140.000 navires du monde entier y font escale chaque année. Le trafic d'hydrocarbures y est considérable et Singapour s'affirme comme une plaque tournante pour le raffinage et la pétrochimie en Asie.

Ses terminaux de conteneurs travaillent aux limites de leurs capacités. Port of Singapore Authority (PSA), l'opérateur public en charge de ses terminaux, a entamé un ambitieux programme d'investissement pour étendre leurs capacités. Quinze nouveaux postes d'amarrage vont entrer progressivement en service. A l'horizon de 2020, Singapour aura augmenté sa capacité d'accueil de 50 millions d'EVP ; en comparaison, Le Havre dispose d'une capacité de 2,6 millions...

Efficacité et rapidité

« *Partout et dans tous les domaines, Singapour cherche à être le premier de la classe* », souligne Melissa-Grace Han, spécialiste des transports à la Mission économique française de Singapour. Mais la concurrence est vive. Les grands armateurs Maersk et Evergreen ont choisi le port voisin de Tanjung Pelepas, en Malaisie, pour accueillir la majorité de leurs conteneurs transitant dans la région, même s'ils restent présents dans le port de Singapour. Afin de résister aux ports malais, meilleur marché, PSA mise sur l'efficacité et la rapidité des services offerts. Une croissance externe, parfois agressive, est aussi pratiquée. PSA a continué d'étendre son réseau international qui compte 26 ports dans 16 pays, pour répondre aux demandes croissantes du commerce.

Dans le domaine aéroportuaire, l'essor du trafic fait aussi craquer les capacités et Singapour y répond en investissant massivement. L'aéroport international de Changi avait accueilli 35 millions de passagers en 2006 (à comparer aux 57 millions de Roissy-CDG). Avec l'agrandissement des deux premiers terminaux, et surtout avec le nouveau terminal 3, ouvert en janvier, Changi porte sa capacité annuelle à 64 millions. Le « hub » de Singapore Airlines (SIA) se hisse ainsi au niveau des plus grands aéroports mondiaux.

La cité ne néglige pas pour autant les transports terrestres. Conscient de l'exiguïté du territoire, le gouvernement de Singapour mène une politique très volontariste dans laquelle la fluidité de la circulation est considérée comme un élément important de compétitivité. Le gouvernement décourage les déplacements en voiture particulière, pratique le péage urbain et mise sur les transports en commun. Parallèlement, la cité-Etat a investi dans un réseau routier de 3.200 kilomètres, dont 150 d'autoroutes. Un appel d'offres a même été lancé pour la construction d'une autoroute sous-marine.

Quel que soit le mode, l'essor des transports a été planifié dans les moindres détails au service de l'expansion économique. Si l'Etat fondé en 1963 par Lee Kuan Yew s'inspire des préceptes du confucianisme, il pourrait aussi se réclamer de l'historien français Fernand Braudel. Le projet de Singapour illustre brillamment son concept d'« économie-monde » : sur un espace restreint, une cité-Etat au confluent des routes commerciales domine un vaste espace en captant ses richesses. Comme Venise, Bruges ou Anvers le firent en leur temps.

Doc. n°5 : Nigeria: Total va exploiter un grand gisement offshore Par AFP, publié le 21/06/2013

Paris - Total va exploiter un nouveau gisement de pétrole au large du Nigeria dont la production devrait commencer fin 2017 pour atteindre à terme 200.000 barils par jour, a annoncé le groupe pétrolier français.

Découvert en 2003, ce champ baptisé Egina se situe à 200 kilomètres au large de Port Harcourt et à 20 kilomètres au sud-ouest du champ déjà en exploitation d'Akpo, sur le même permis OML 130 dont Total est titulaire, indique l'entreprise dans un communiqué.

La production du gisement, situé sous une profondeur d'eau d'environ 1.600 mètres, "*devrait démarrer fin 2017 et atteindre 200.000 barils par jour en plateau*", précise Total.

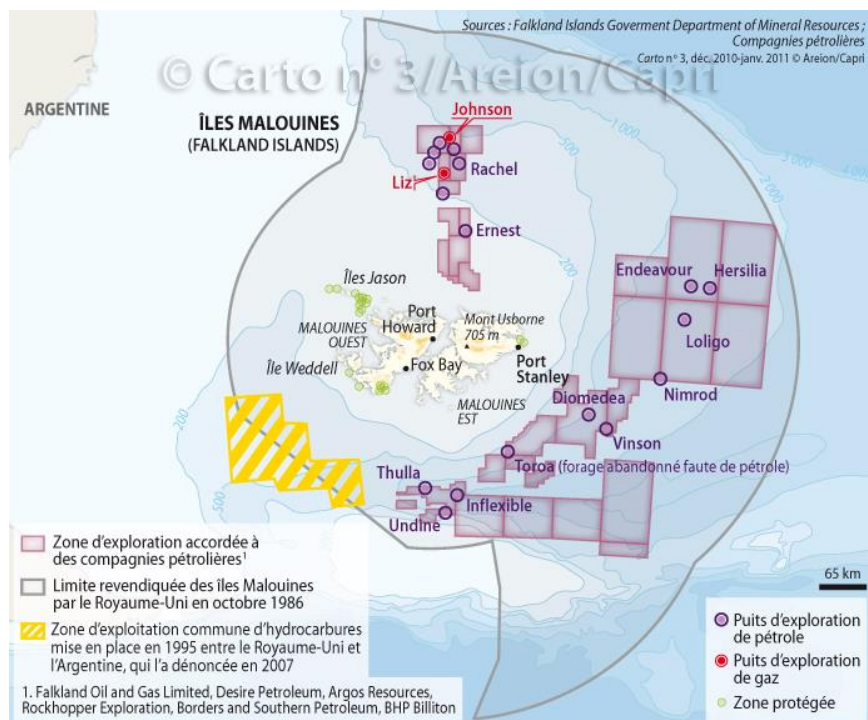
Au total, le plan d'exploitation prévoit 44 puits raccordés à une grande plateforme de 330 mètres de long pouvant stocker 2,3 millions de barils.

Total est l'opérateur du permis OML 130, dont il détient 24%. Le reste est partagé entre la compagnie nationale nigériane, la NNPC, la compagnie nigériane Sapetro, le chinois CNOOC et le brésilien Petrobras.

Sur le gisement voisin d'Akpo, dont l'exploitation a commencé en 2009, Total table sur une production quotidienne de 175.000 barils, ainsi que 9 millions de mètres cube de gaz.

Doc. n°6 : Les Malouines toujours revendiquées ? Texte de Sébastien Boussois (décembre 2010) Carte de Laura Margueritte

Situées sur la route du cap Horn à 480 km des côtes sud-américaines et 900 km de l'Antarctique, les îles Malouines sont depuis quelques mois de nouveau l'objet de tensions entre le Royaume-Uni souverain sur l'archipel et l'Argentine.



Les Malouines, un eldorado pétrolier ? (© Areion/Capri)

Trente ans après la fin de la guerre des Malouines qui opposa la dictature argentine au Royaume-Uni en 1982, la revendication par Buenos Aires de ce territoire découvert en 1764 par le Français Bougainville, parti de Saint-Malo, et devenu britannique en 1833 sous le nom de Falkland Islands, a ressurgi en février 2010 à l'annonce par les autorités locales d'opérations de forage (*cf. carte*).

Les gisements d'hydrocarbures offshore autour des îles Malouines pourraient contenir jusqu'à 60 milliards de barils, soit une proportion comparable à celle de la mer du Nord (1). Le gisement Liz, prospecté en 1998 par la compagnie hollandaise Shell, n'avait pas été jugé rentable à l'époque. Mais face à la crise économique que traverse le Royaume-Uni et surtout à la hausse des prix du pétrole, l'importance stratégique et énergétique que revêt l'archipel est revenue au premier plan. À la suite de cette annonce, le gouvernement argentin, par l'intermédiaire de son ministre des Affaires étrangères, Jorge Taiana, n'a pas manqué de protester avec virulence contre « la prétention du Royaume-Uni d'autoriser des opérations d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures dans la zone du plateau continental argentin » (2). Les manœuvres de la Royal Navy observées alors sont très mal vues du côté de Buenos Aires, qui compte bien s'opposer par tous les moyens à la mainmise de Londres.

Gordon Brown, alors Premier ministre britannique, évoque en février 2010 la « mise sous protection adéquate » de la population de l'île avant le début des opérations de forage, protection qui n'a pas été remise en cause avec l'arrivée des conservateurs et de David Cameron à la tête du gouvernement en mai 2010. Les autorités malouines qui distribuent les licences d'exploitation ont cependant demandé au Royaume-Uni de clarifier la situation avec les Argentins.

Même si la tension est vite montée entre les deux États, chacune des parties compte bien régler ce différend de manière pacifique. Toutefois, le 16 février 2010, l'Argentine, après avoir bloqué des navires transportant du matériel de forage pétrolier à destination des Malouines, a émis un décret stipulant que « tout navire se proposant de transiter entre des ports de l'Argentine continentale et des Malouines ou de traverser des eaux juridictionnelles argentines en direction des îles ou de charger des marchandises entre ces ports, devra solliciter l'autorisation préalable du gouvernement argentin ». Le 22 février, au cours du sommet latino-américain dit de l'unité, la présidente argentine, Cristina Kirchner, a reçu l'appui de 32 États sud-américains et caraïbes, qui ont exhorté Londres à ne pas entreprendre l'exploration pétrolière.

Aujourd'hui, la crise dépasse largement la question des îles Falkland puisqu'elle concerne directement la question du contrôle des 200 milles marins (3) autour de l'archipel, c'est-à-dire la souveraineté des eaux de la zone économique exclusive (ZEE) par l'un ou l'autre des États. Selon Londres, qui ne doute pas un instant de sa souveraineté, le gouvernement des Malouines a le droit d'exploiter ce gisement, sous-entendu pour le compte du Royaume-Uni. De son côté, l'Argentine compte bien défendre ses revendications territoriales sur les Malouines ainsi que sur les îles Sandwich et Géorgie du Sud, également sous souveraineté britannique, et faire jouer son droit d'étendre sa souveraineté maritime sur son plateau continental, c'est-à-dire au-delà de sa ZEE, jusqu'à 350 milles nautiques.

Depuis quelques semaines, ce bras de fer politique et militaire entre les deux pays se traduit sur le terrain par la rivalité entre compagnies pétrolières. D'un côté, la Grande-Bretagne a accordé des licences de prospection à la Rockhopper Exploration, à la Desire Petroleum, à la Falkland Oil and Gas et à la Borders and Southern Petroleum ; et de l'autre, le consortium hispano-argentin YPF – dont le géant pétrolier Petrobras (4) – a annoncé vouloir démarrer l'exploitation du pétrole à son propre compte, c'est-à-dire au profit de l'Argentine, fin 2010 dans une partie des eaux non disputées avec les Britanniques.

Le conflit est donc loin de s'éteindre entre la vieille puissance britannique et l'Argentine, même si les premiers résultats de la campagne d'exploration menée en février-mars 2010 par Desire Petroleum sont plutôt décevants, les hydrocarbures étant de piètre qualité et en quantité limitée.