

Edito :

Notre explorateur, Jean Michel Cousteau qui se trouve toujours au large de la Namibie a voulu, avant de terminer son périple, évoquer l'importance du trafic maritime et notamment dans le détroit du Nord/Pas de Calais qu'il a emprunté.

Au sommaire :

Editorial	1
Le détroit du Nord/ Pas de Calais	1
La sécurité en mer	2
La catastrophe de l'Erika	2
Zoom : quelle nationalité pour les bateaux ?	2
La mondialisation du commerce maritime	3
Zoom : les porte-conteneurs	3
Les enjeux de la littoralisation	4
Et si nous bâtissions un « éco-lycée » ?	4
Prochain numéro	4

Le détroit du Nord Pas de Calais : un axe majeur du transport maritime mondial

Une situation géographique privilégiée

Le détroit du Nord Pas de Calais se situe entre la Manche à l'ouest et la mer du Nord à l'est. Ce détroit est proche de nombreux pays développés de l'Europe de l'ouest tels que la France, le Royaume Uni, l'Allemagne, les Pays Bas... Il est ainsi une voie d'accès pour de nombreux grands ports d'importance mondiale comme Rotterdam (le plus grand port maritime du monde jusqu'en 2003), le port de Dunkerque ou celui de Hambourg. La Randstad, l'une des plus grandes façades maritimes au Monde, et qui englobe Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, La Haye favorise le développement économique dans la région du détroit.

Une affluence maritime unique au monde

Le détroit du Nord Pas de Calais concentre 20% du trafic mondial, ce qui représente une densité de 700 à 800 bateaux par jour. Le trafic de marchandises est très important : c'est un transit annuel de 275 millions de tonnes de produits dangereux dont 85% d'hydrocarbures transportés à bord de pétroliers. Toutes ces marchandises favorisent le développement de ports français comme le Havre (1^{er} port français pour les conteneurs), Dunkerque (1^{er} port français pour les minerais et le charbon), Rouen 1^{er} port céréalier d'Europe. L'activité de la pêche est aussi très présente : en effet, plus de 1000 navires de pêches sont recensés dans le détroit du Nord Pas de Calais ; ce qui fait de

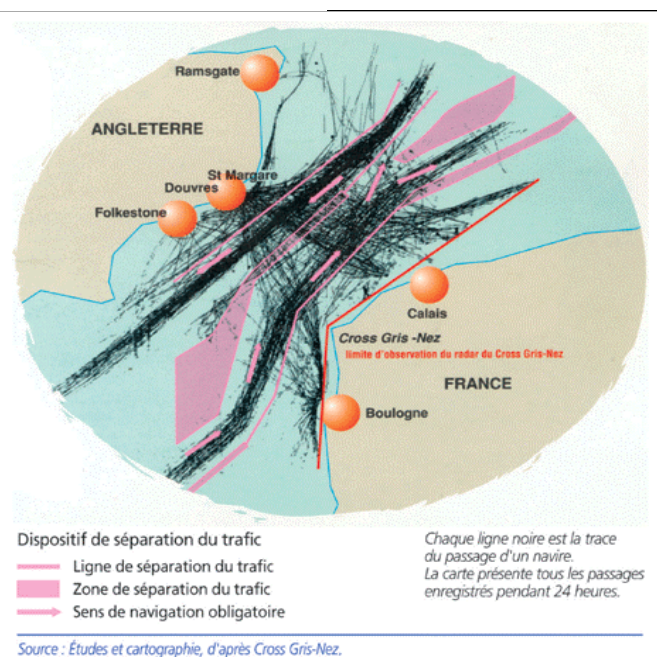
Boulogne-sur-Mer le premier port de pêche en Europe. Mais cette affluence n'a pas que des avantages.

Le 18 janvier dernier, le cargo Napoli, en difficulté au large du Devon dans le sud-ouest de l'Angleterre perd en mer 200 conteneurs de matières dangereuses, et 200 tonnes de carburants forment une bande d'hydrocarbures de plusieurs km². En effet, plus le trafic de bateaux est élevé, plus les risques d'accidents sont forts.

Une frontière très fréquentée

Frontière maritime entre le Royaume Uni et la France, le détroit du Nord Pas de Calais est très surveillé parce que très fréquenté. Chaque année, près de 22 millions de passagers voyagent par ferries (bateaux spécialisés dans le transport de passagers) contre 13,5 millions de voyageurs empruntant le tunnel sous la Manche. Calais et Douvres sont en effet les principaux ports de passagers en Europe. Cette « fourmilière » maritime, où cohabitent et se croisent navires de commerce, navires militaires, unités de pêche, ferries illustre l'intense activité de cette zone transfrontalière maritime et l'obligation de gérer cet espace à la fois dans sa composante naturelle et humaine. •

Andy HALBOT



Zoom :

Il est difficile d'établir un responsable pour les marées noires. Pour le naufrage du Prestige, par exemple, le propriétaire était une société basée au Liberia, le pavillon était des Bahamas, l'armateur était une société grecque, le certificat d'aptitude à la navigation avait été délivré par une société américaine après une inspection à Dubaï, l'affrètement était une société immatriculée en Suisse (Crown Resources) et filiale du groupe russe Alfa, l'équipage était roumain et philippin et les officiers grecs... quant à la marchandise, c'était du pétrole russe chargé en Lettonie à destination de Singapour !



Le M/S Napoli en difficulté dans la Manche en janvier 2007

La sécurité en mer

Un code de la mer

Comme les voitures, les bateaux obéissent à un code. Ce code régit la circulation maritime qui permet au navire de déterminer sa position et de calculer la route à suivre pour se rendre à destination, en toute sécurité.

Pour aider les marins, l'Association internationale de la signalisation maritime a mis en place un système de balisage de qualité. Il existe deux sortes de navigation qui ne suivent pas les mêmes balisages. L'une côtière se repère par rapport aux phares et balises (terrestres ou flottantes) et l'autre hauturière (haute mer) avec des balises

uniquement flottantes. Il y a Ces dispositifs de sécurité ont été mis en place pour aussi deux types de balisage, le système latéral utilisé pour baliser les chenaux et le système cardinal utilisé dans les autres cas, il situe le danger par rapport au bateau grâce aux points cardinaux.

Dégradation des conditions humaines et matérielles

éviter des naufrages comme celui du Sea Diamond qui s'est échoué devant l'île de Santorin le 5 Avril dernier. Le capitaine du bateau, ainsi que ses cinq officiers, ont été inculpés pour "négligence ayant causé un naufrage". Certains affréteurs n'hésitent pas en effet à embaucher des marins non qualifiés, sous-payés et en nombre insuffisant : on a alors des équipages peu compétents, fatigués et moins attentifs aux dangers de la mer.

On trouve aussi en mer des bateaux en très mauvais état à cause du refus des affréteurs de respecter les normes de sécurité. Si les règles d'entretien avaient été respectées, on aurait pu éviter le naufrage de l'Erika (voir article ci-dessous). On peut donc voir que malgré de gros progrès pour la sécurité des usagers de la mer, la cohésion entre tous les pays du monde et l'importance concernant les normes d'entretien de chacun de ces navires laisse encore à désirer. Il est bien difficile de mettre d'accord l'ensemble des pays pour adopter et faire appliquer une réglementation commune.

Il reste à espérer qu'à l'avenir chacun prendra ses responsabilités et que les règles de sécurité seront appliquées à l'identique sur notre planète bleue. •

Lorine TINTI

Le développement durable est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (Rapport Brundtland, 1987)

Le 12 décembre 1999, le pétrolier Erika, battant pavillon maltais, sombra au large de la pointe de Penmarc'h dans le Finistère, alors qu'il transportait environ 30 000 tonnes d'hydrocarbures lourds dont 19 800 tonnes environ se sont déversées dans la mer. 6 400 tonnes d'hydrocarbures sont restées dans la partie avant immergée, et 4 700 tonnes dans la partie arrière. Le pompage des hydrocarbures jusqu'à la surface s'est déroulé entre juin et septembre 2000. Des opérations de nettoyage ont été menées le long de quelque 400 kilomètres de côtes polluées, sur la façade atlantique, principalement dans le Finistère, en Loire-Atlantique, dans le Morbihan et en Vendée.

Des conséquences sur la faune

Près de 130 000 oiseaux sont morts en 15 jours. 63 000 oiseaux mazoutés furent accueillis dans des centres, vite débordés ; le surplus d'oiseaux à soigner fût expédié en Belgique et en Hollande pour recevoir les soins indispensables à leur survie. Et puis, il y a toute la faune sous-marine. Certains ont signalé des dauphins teints de noir par le mazout.

Une flore également touchée

Tout au long de la Côte Sauvage de Quiberon, les roches furent maculées de souillures de pétrole et il s'avéra impossible de nettoyer toutes les roches de ces falaises abruptes.

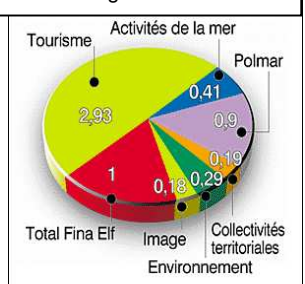
La catastrophe de l'Erika

Un naufrage coûteux

Au niveau économique, le fonds d'indemnisation Fipol (Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus la pollution par les hydrocarbures) a donné 182 millions d'euros pour réparer les dégâts mais les fonds ne suffisent pas. Ce naufrage aura coûté environ 1 milliard d'euros tous domaines confondus ! •

Lorine TINTI

Le coût par secteur touché du naufrage de l'Erika.



La mondialisation du commerce maritime



Grâce à la révolution des transports dans les années 1960-1970, le commerce maritime s'est mondialisé entraînant des conséquences nombreuses.

La révolution des transports

La révolution du transport maritime international a commencé à la fin des années 1950 notamment à l'initiative d'un opérateur américain, Malcom Mc Lean. Celui-ci a favorisé l'usage des conteneurs. Le transport des marchandises dans les conteneurs (unités qui bénéficient d'un chargement et d'un déchargement plus rapides) s'est très vite répandu dans le monde et le stockage, lors des périodes de transit, en a été facilité. Dans les années 1960, les constructions navales se sont spécialisées et les navires ont été spécialisés dans un type de cargaison (pétrolier, méthanier, minéralier, vraquier, porte-conteneurs - voir ci-dessus ...) afin de réduire les coûts ; ils sont aussi de plus en plus grands, pour transporter toujours plus de marchandises (500 000 tonnes pour un pétrolier ; 200 000 tonnes pour un minéralier par exemple). Le transport maritime est de fait aujourd'hui, et de loin, le moins coûteux des moyens de transport.

Le commerce maritime s'est mondialisé

Le transport maritime est l'activité la plus importante du commerce international et donc de l'économie mondiale. Il représente 90% du fret mondial (le transport de marchandises).

La croissance des flux maritimes a doublé entre 1970 et 2000, avec un palier entre 1974 et 1985 à cause du ralentissement de l'économie mondiale perturbée par les chocs pétroliers. L'importance de ce chiffre trouve son explication dans les délocalisations massives (transfert d'activités, de capitaux et d'emplois dans d'autres régions du monde bénéficiant d'un avantage compétitif). En effet, il est moins onéreux de faire produire dans des pays où la main-d'œuvre est bon marché, dans lesquels les droits réglementant le travail sont moins contraignants (Chine, Inde ...) et de faire transporter par bateau ensuite, que de produire dans le pays importateur.

La force du transport maritime ne repose pas sur sa vitesse (28km/h en moyenne) mais sur sa capacité et sur la continuité du trafic

Si les tonnages ont augmenté, les types de marchandises transportées ont également évolué : les pondéreux (minerais, énergies et donc pétrole, grains) représentent toujours les volumes principaux (60% du total en 2003) mais les produits manufacturés voient leur part progresser : de 32 % en 1970 à 40 % actuellement. Depuis 2000, le trafic qui a dépassé les cinq milliards de tonnes croît à un rythme soutenu : + 14% entre 2000 et 2003 en raison notamment de la croissance du commerce international chinois.

Une dynamique soutenable pour l'environnement ?

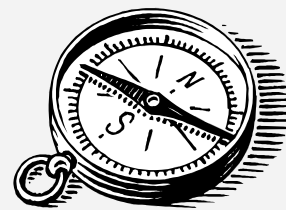
Le commerce maritime permet la diversité des produits présents sur le marché pendant toute l'année (fruits, légumes ...) et autorise au sein d'une même branche une production dispersée dans l'espace (par exemple dans le domaine automobile). Néanmoins, ces pratiques ne sont pas écologiques car elles consomment beaucoup d'énergie.

Depuis la révolution des transports, le nombre de bateaux n'a cessé d'augmenter entraînant l'augmentation de la pollution « classique » due à l'utilisation du mazout dans les moteurs. Mais, un phénomène révoltant pour l'environnement est apparu récemment : le dégazage en plein mer ; il s'agit du déversement en mer d'eaux souillées d'hydrocarbures, souvent issues du nettoyage de citernes de pétroliers, ce qui évite aux armateurs de payer pour le nettoyage dans les ports. Cette pratique scandaleuse conduit à de véritables drames écologiques. Enfin, la multiplication des « bateaux poubelles » (bateau dont la durée de vie est largement dépassée et qui aurait dû normalement être démantelé), augmente les risques de naufrage, comme celui du Prestige en 2002.

Le commerce maritime est sans doute bénéfique à certaines régions du monde car il permet leur développement. Néanmoins, la recherche toujours plus importante du profit masque les problèmes écologiques, en détruisant la biodiversité.

• **Sylvain LEGRAND**
Andrej VORONETSKIY

Où notre explorateur se trouve-t-il ?



Jean Michel Cousteau est actuellement au large de la Namibie, il évoque l'importance du trafic maritime mondial

ZOOM :

Les plus récents porte-conteneurs peuvent emporter environ 6000 conteneurs, qui une fois à terre nécessiteront 6 000 camions ou 30 trains complets d'où l'agrandissement de la capacité de stockage des installations portuaires ou la transformation directement dans les zones industrielo-portuaires.

Le Hublot est tiré à 500 exemplaires sur du papier recyclé. Merci de ne pas le jeter sur la voie publique.



Les enjeux de la littoralisation

La mondialisation, c'est à dire l'augmentation considérable des échanges depuis les années 1970 a provoqué une concentration des populations et des activités sur les littoraux. Aujourd'hui le transport maritime concerne le 3/4 des échanges mondiaux.

De grandes façades maritimes

A l'échelle mondiale, les espaces les plus dynamiques économiquement sont aujourd'hui des littoraux. La distribution de ces grandes façades maritimes reflète l'organisation des grands pôles de l'activité économique mondiale. La récente montée en puissance de la façade de l'Asie orientale traduit sa nouvelle place dans l'économie planétaire. Les grandes routes maritimes unissent ces grandes façades, complétées par le pôle d'exportation du pétrole du Golfe Persique, laissant à l'écart des continents entiers.

Des ports attractifs

Ce sont ainsi les ports qui attirent les industries parce qu'elles peuvent plus facilement s'approvisionner en matières 1^{ère} et exporter leurs productions. Le port de Jebel Ali dans le Golfe Persique est par exemple, le plus grand port

artificiel jamais construit : 15kms de quais, 42500m² d'entrepôts frigorifiques. Il est associé à une vaste zone franche où de nombreuses multinationales (General Motors, Siemens, Schneider) ont ouvert des filiales.

Des marchandises venues du monde entier y sont entreposées, conditionnées, parfois transformées, puis réexpédiées.

De véritables zones industrialo-portuaires se sont mises en place.

Lorsqu'un ensemble d'entreprises industrielles s'implante dans un port, on parle d'une zone industrialo-portuaire (Z.I.P) qui mêle industries et entrepôts sur les quais mêmes de déchargement des bateaux. Ces Z.I.P. occupent donc d'immenses surfaces en bordure de mer et mobilisent de puissants moyens de communication (autoroutes, canaux, chemin de fer...) les reliant à leur arrière pays. En France, Dunkerque, à partir des années 1950, puis Fos-sur-Mer, à partir des années 1970, ont illustré cette politique de création d'usines dites « sur l'eau », au contact d'énormes ports créés pour la circonstance.

Concentration de la population sur les littoraux

Avec le développement des possibilités d'emploi, les

littoraux sont devenus attractifs pour les populations. Celles-ci sont aussi attirées par le développement du tourisme particulièrement sur les

littoraux de la méditerranée. Construction de stations intégrées, développement de résidences secondaires, de grands immeubles, de ports de plaisance. On parle parfois de bétonnage de côtes comme sur la Costa Brava en Espagne.

Des effets en partie négatifs

Si cette littoralisation fournit des emplois et de l'activité économique à des espaces autrefois délaissés, en concentrant davantage de population sur les côtes, elle est à la source de tensions sur l'utilisation de l'espace littoral : en Chine par exemple, ces espaces littoraux sont disputés entre différents utilisateurs, agriculteurs, industriels et promoteurs immobiliers. De plus, les inégalités de développement avec l'arrière pays peuvent s'accroître.

L'urbanisation sauvage, par exemple pour le tourisme, ou l'industrialisation des littoraux a des effets néfastes au niveau écologique : rejets polluants, déchets ou encore accroissement des risques. Le tsunami de décembre 2004 dans l'Océan Indien a permis d'en prendre brutalement conscience. •

Gwenaëlle CACHEUX

Ont participé à ce numéro :

Gwenaëlle Cacheux

Andy Halbot

Sylvain Legrand

Lorine Tinti,

Andrej Voronetskiy

Adrien Weinachter

Avec l'aide d'Hélène Kindt, assistante d'éducation.

Prochain numéro : Juin 2007

Le problème de la disparition des manchots de la région du Cap en Afrique du Sud : une biodiversité en danger !

INFOS:

ce journal vous a intéressé ?
Vous vous sentez concerné par le développement durable ?

Faites nous part de vos réactions, de vos idées à l'adresse suivante :

pduetzlehublot@laposte.net

Et si nous bâtissions un « éco-lycée » ?

Au cours des dernières semaines, les élèves de la classe de 2deG ont réfléchi à la manière de transformer notre établissement en un « éco-lycée », c'est-à-dire un établissement qui respecte davantage les principes du développement durable.

Différents groupes d'élèves se sont intéressés au domaine des transports (ceux qu'utilisent tous ceux qui viennent travailler au lycée), aux déchets, aux consommations diverses, à la consommation en énergie ou à la restructuration de notre établissement.

Sondages et interviews ont été réalisés auprès des élèves, des professeurs et des personnels d'administration du lycée pour évaluer la manière dont l'établissement fonctionne. La réflexion est encouragée et un bilan sera présenté en fin d'année lors de la journée mondiale de l'Océan, le 8 juin à Nausicaa. Il sera soumis à la réflexion des administrateurs du lycée.

Des solutions sont envisageables mais leur réalisation dépend souvent de leur coût, de la capacité pour l'établissement à recevoir des aides financières. C'est surtout une histoire de volonté : chacun doit prendre conscience de la nécessité d'adopter un fonctionnement écologiquement plus respectueux de notre planète, tout en étant socialement juste et économiquement viable.