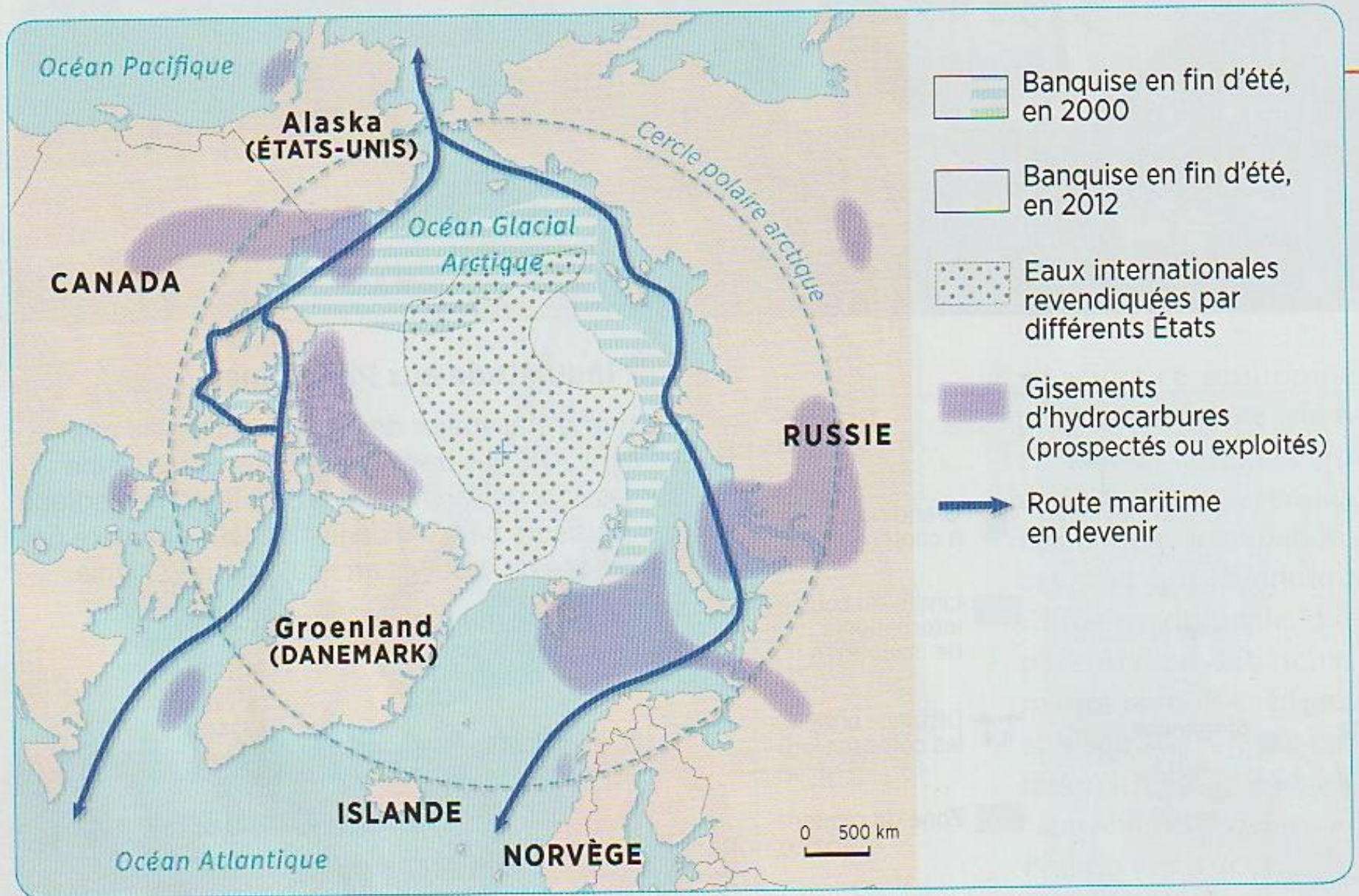


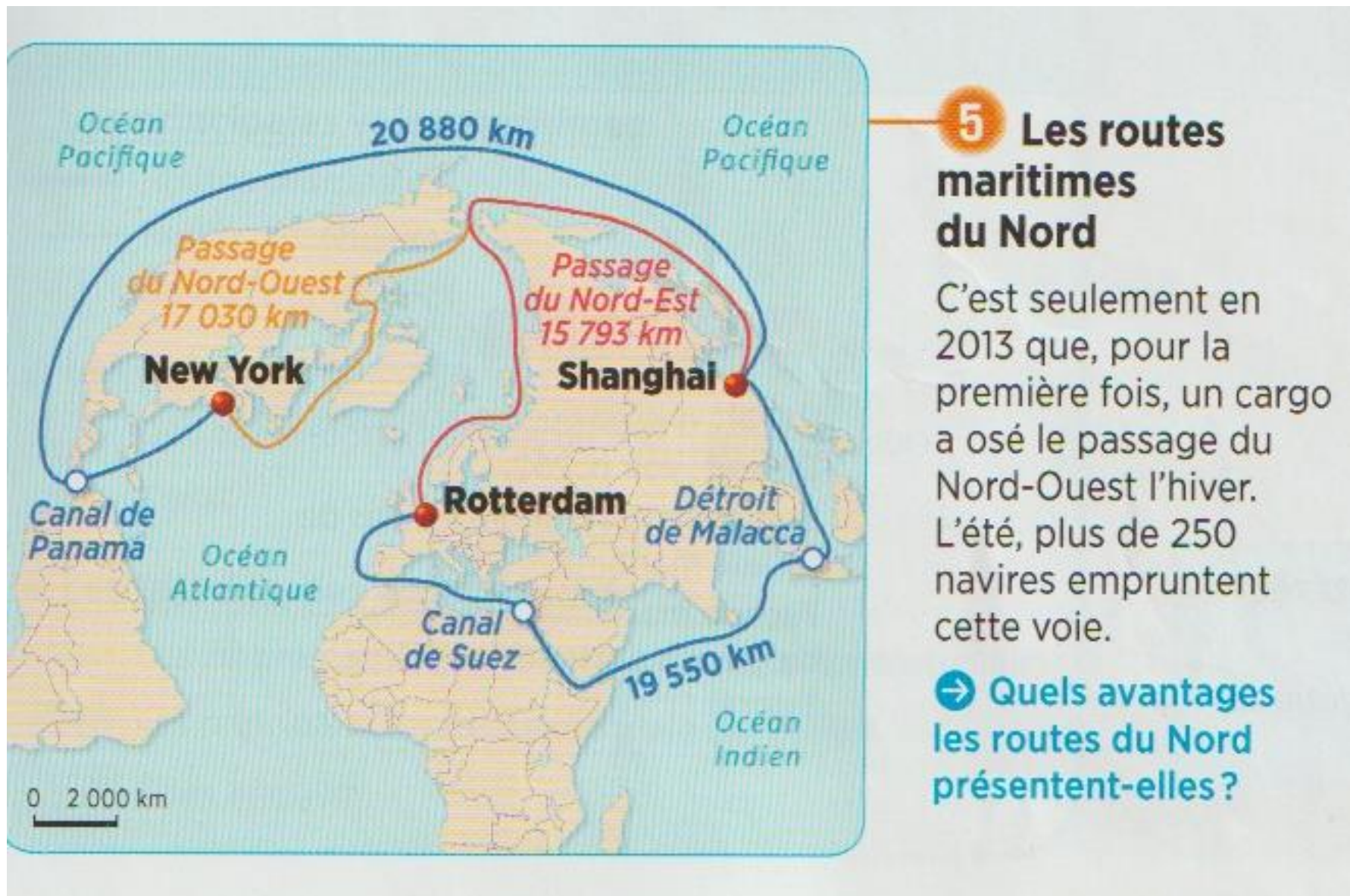
Enquête sur un espace convoité: l'Arctique



Document 1 page 254



Doc 5 p255 (+ carte suivante si besoin)

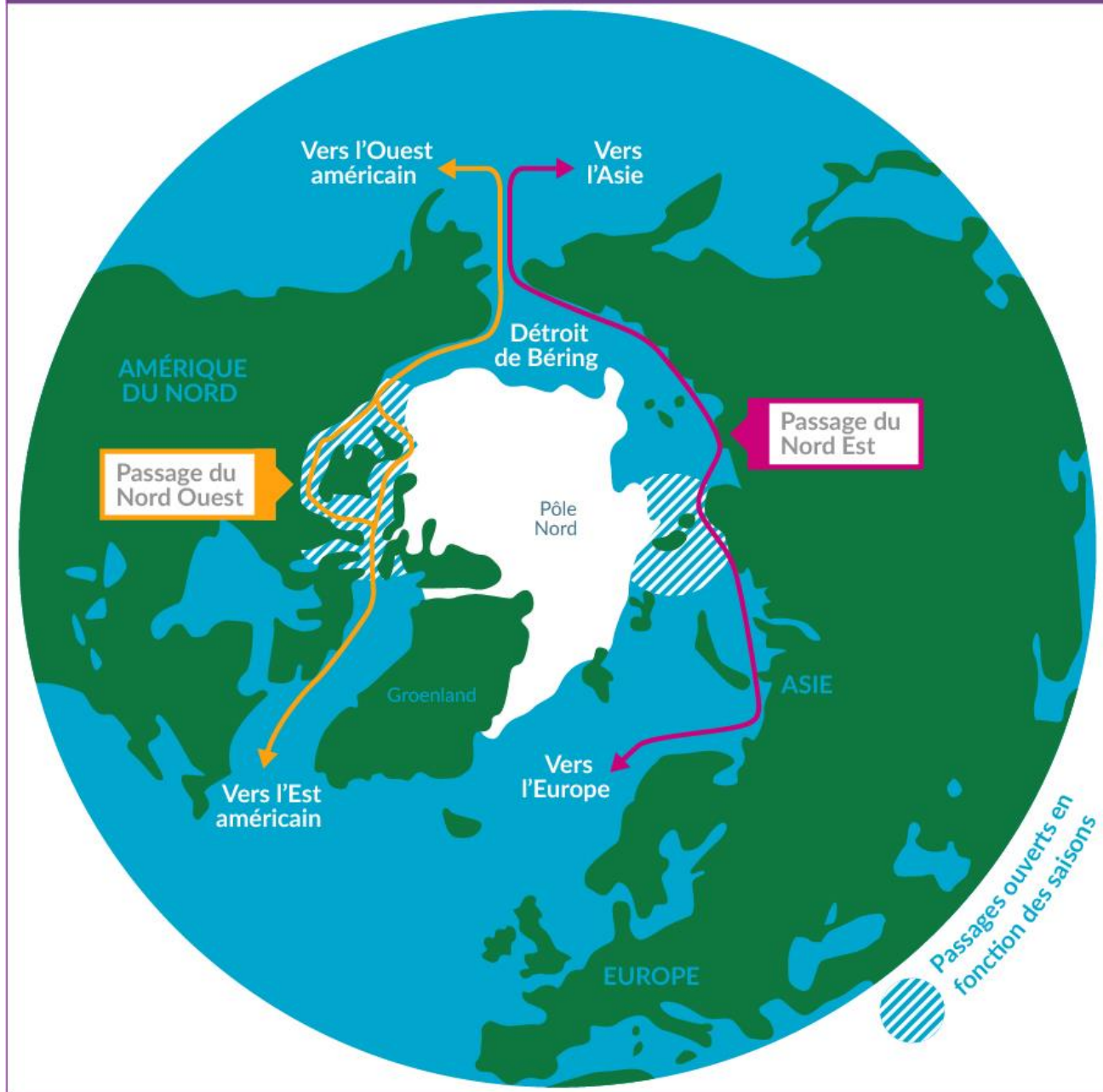


5 Les routes maritimes du Nord

C'est seulement en 2013 que, pour la première fois, un cargo a osé le passage du Nord-Ouest l'hiver. L'été, plus de 250 navires empruntent cette voie.

➔ Quels avantages les routes du Nord présentent-elles ?

Carte supplémentaire



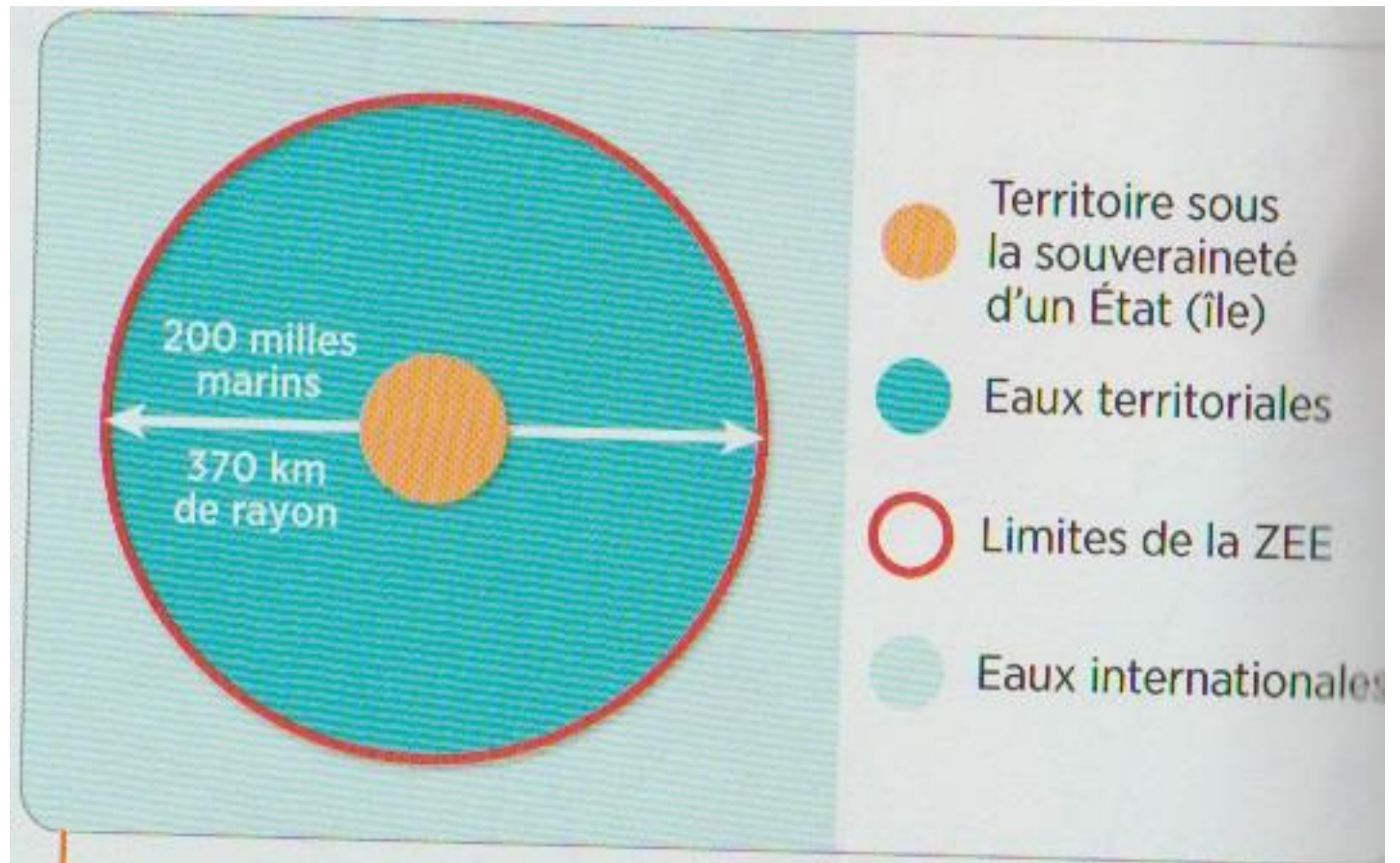
4 p255

4 Des routes qui demeurent difficiles

« La **banquise** se reformera toujours en hiver. Les conditions de l'hiver arctique seront toujours là, avec la nuit permanente, les vents violents, le froid intense et les épais bancs de brouillards, même en été. Des blocs dérivants de glace, même petits, peuvent constituer des dangers majeurs. Ils surnagent à peine au-dessus de la surface de l'eau et sont difficiles à détecter avec les radars. L'avantage en termes de distance plus courte pour les passages arctiques ne signifie pas nécessairement temps de transport réduit, puisqu'il faut naviguer en réduisant la vitesse. Il faut aussi des navires à coque renforcée, plus chers à construire. De plus, dans le trafic de conteneurs, la régularité prime ; or la fermeture temporaire d'un détroit, par de la glace dérivante ou la présence d'**icebergs** en grand nombre, pourrait provoquer des retards importants dans l'acheminement des marchandises. »

Frédéric LASSERRE, « Des autoroutes maritimes polaires ? Analyse des stratégies des transporteurs maritimes dans l'Arctique », cybergegeo.revues.org, 31 mai 2011.

2 p 258



2 La ZEE (zone économique exclusive)

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

Carte des revendications



Fin

