

Thème 1 Mers et océans au cœur de la mondialisation

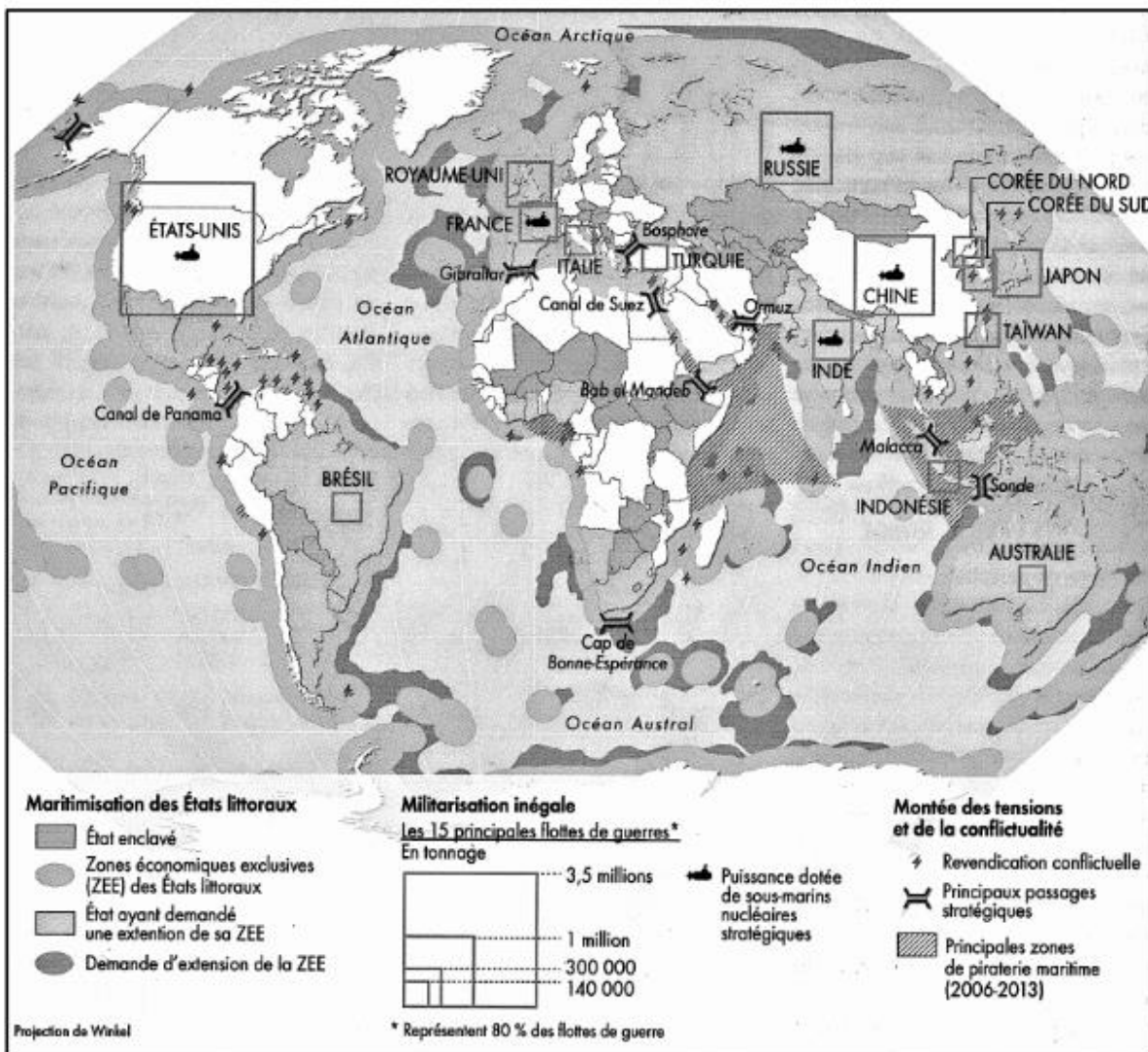
Première partie : question problématisée (10 points)

1. Pour quelles raisons certains points de passage maritimes sont-ils des espaces stratégiques ?
2. Pourquoi les mers et les océans jouent-ils un rôle majeur dans les échanges mondiaux ?
3. Pourquoi peut-on dire que mers et océans sont des espaces au cœur de la mondialisation ?

Analyse de documents L'analyse de document constitue le cœur de votre travail, et nécessite, pour être menée, la mobilisation de vos connaissances.

1 - En analysant le document, vous montrerez que les espaces maritimes font l'objet d'appropriations et quelles sont les tensions générées par celles-ci.

Document : géostratégie des espaces maritimes



Source : Laurent Carroué, Atlas de la mondialisation, éd. Autrement, p. 84, 2018

2 - Vous montrerez à travers l'exemple du golfe de Guinée que les espaces maritimes sont riches de ressources qui peuvent engendrer des convoitises et des menaces.

Document 1 : ZEE dans le golfe de Guinée



Source : Vlaams Instituut voor de Zee, (Institut marin de Flandre)

Document 2 : les enjeux de la sécurisation du golfe de Guinée

Cet espace abriterait jusqu'à 4,5% des réserves mondiales prouvées en pétrole – soit plus de la moitié des réserves de l'Afrique – et 2,7% des réserves prouvées en gaz naturel. Les deux tiers de ces ressources se concentrent au large du delta du Niger, au sein de la zone économique exclusive du Nigeria, dont le secteur pétrolier représente 75% des recettes de l'État et plus de 90% du total des exportations. Les États riverains exportent également des minerais précieux tels que le diamant, l'étain et le cobalt (minerai stratégique pour l'industrie dont la République démocratique du Congo détient 70% des réserves prouvées) ou encore le bois et le cacao. Englobant à la fois des eaux tempérées, tropicales et équatoriales, le Golfe connaît d'importants phénomènes d'upwelling (remontées d'eau riche en nutriments), ce qui en fait l'une des zones les plus poissonneuses au monde. 600 000 tonnes de produits halieutiques d'une grande variété y seraient ainsi prélevées chaque année. [...]

Parmi les menaces qui affectent le développement du commerce maritime et la stabilité des États riverains du golfe de Guinée, la piraterie figure au premier plan. Opérant depuis le delta du Niger, les groupes criminels siphonnent le brut des pétroliers détournés (bunkering) pour le revendre au marché noir. Ainsi, une importante baisse du cours en 2015 a conduit, en réaction, à une forte progression des enlèvements d'équipages pour les échanger contre rançon. Le bilan 2019 du MICA Center (1) constate que, si le nombre d'actes de piraterie recensés dans le Golfe est comparable aux années précédentes (111 au total, dont près de la moitié aux abords du Nigeria), c'est surtout le nombre d'enlèvements en mer qui a sensiblement augmenté : 60 personnes ont été enlevées en 2017, 99 en 2018 et 146 en 2019. [...]

Plus globalement, le golfe de Guinée est en proie à un large éventail d'activités illicites : trafics de stupéfiants, d'armes, d'êtres humains, dégazage en haute mer [...] ou encore pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). On estime qu'un tiers des poissons pêchés dans ces eaux le seraient illégalement, représentant un manque à gagner annuel de 1 à 1,5 milliard d'euros pour l'économie régionale. Cette pratique menace un écosystème dont les populations locales dépendent fortement, la pêche représentant plus de 40% de leur apport en protéines animales.

Note : 1 Le Maritime Information Cooperation and Awareness (MICA Center) est le centre d'expertise français dédié à la sûreté maritime, à compétence mondiale. Source : Centre d'études stratégiques de la Marine, Brèves marines n°230, janvier 2020

3 - En analysant le document, vous présenterez les atouts et les défis de la France comme puissance maritime.

Document : « Quelle puissance la France tire-t-elle de son espace maritime ? »

Les enjeux d'une zone économique exclusive sont fondamentaux pour plusieurs raisons. Ils représentent une dimension stratégique de premier plan. Ces zones regorgent de ressources énergétiques (matières premières), de potentiel d'énergie maritime renouvelable (éolien), de ressources biologiques, animales et végétales avec un potentiel de croissance monumental dans le cosmétique, l'industriel... et de découvertes scientifiques. Tout est encore à découvrir. D'ailleurs, pour transporter les matières énergétiques stratégiques comme les hydrocarbures, le transport maritime est le moyen le plus fiable et le moins coûteux. En effet, d'autres systèmes d'approvisionnement existent mais ils sont soumis aux aléas des accords diplomatiques et à des coûts (oléoducs ou gazoducs). La mondialisation d'une façon générale repose plus que jamais sur les flux maritimes (90% des échanges mondiaux). Même les informations sont transmises par la voie maritime. Les flux transitent via des câbles sous-marins qu'il est indispensable de protéger. La rupture d'un de ces flux serait en effet problématique pour l'économie mondiale (ordres boursiers par exemple). Leur maîtrise et leur protection deviennent donc un enjeu de pouvoir.

Le développement des crises et des conflits pour la revendication de la maîtrise de ressources est plus que probable. « D'une façon ou d'une autre, on peut se poser la question du maintien dans la sphère française de certains territoires maritimes. D'ici 20 ou 30 ans, si nous n'exploitons pas économiquement, il y aura des revendications de nos territoires d'outre-mer par exemple. Il faut investir dans le domaine militaire mais aussi au niveau de l'économie », met en garde Bernard Planchais, ancien directeur général délégué de DCNS – aujourd'hui Naval Group (1) – et actuellement directeur associé du cabinet Stratorg.

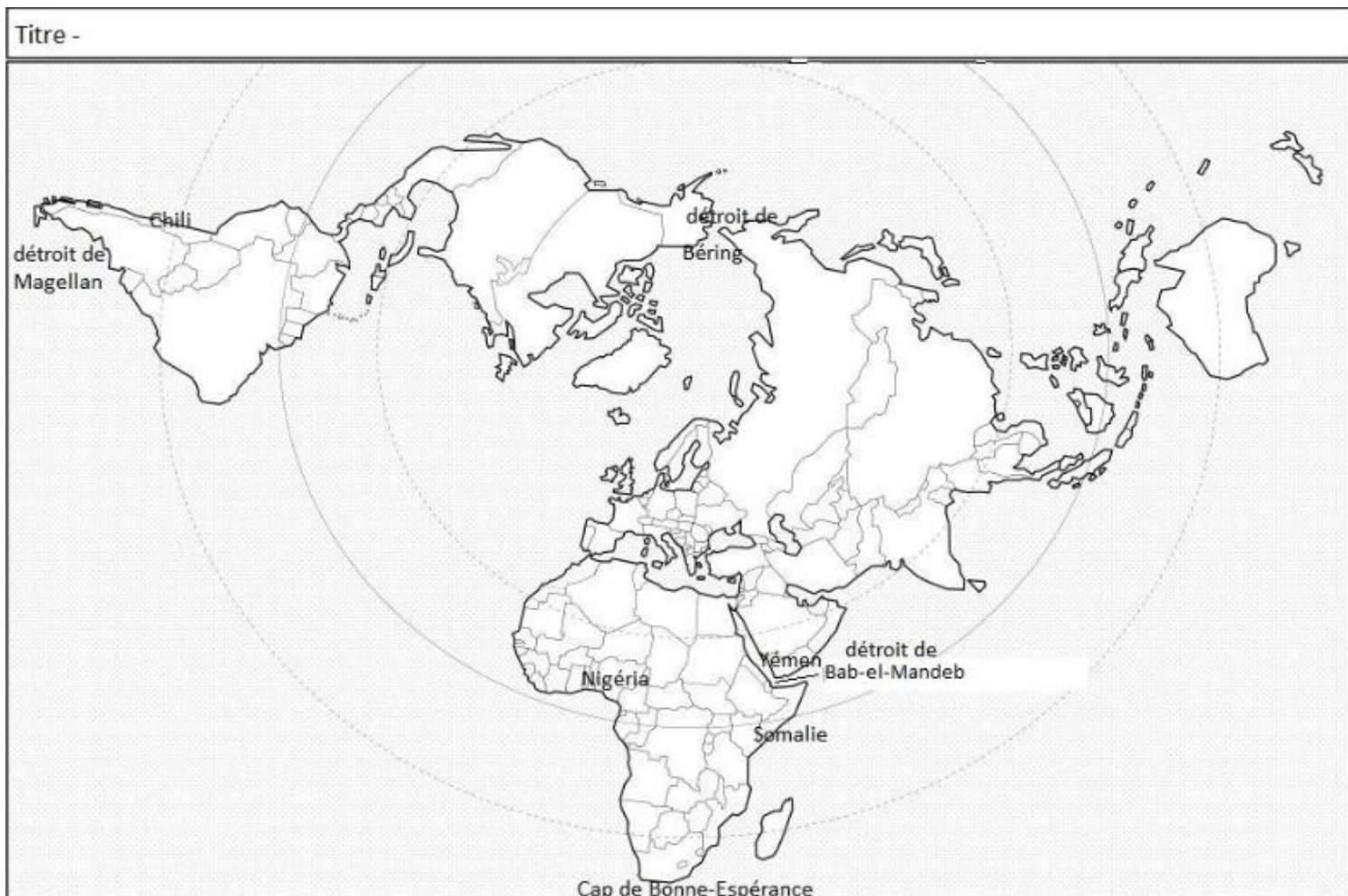
Conséquence directe de cet enjeu de domination économique et donc politique sur les espaces maritimes, les différents pays investissent de plus en plus dans leur marine nationale. Le budget qui lui est consacré en France fait régulièrement l'objet de critiques. « La France investit en valeur absolue dans la Marine nationale. Il y a une légère augmentation du budget. Mais à côté d'elle, la Chine met à l'eau l'équivalent en volume et de tonnage (nombre de bateaux) de notre Marine tous les quatre ans (bâtiments de surface et sous-marins). Face à cela, les autres pays d'Asie ont peur (Malaisie, Philippines, Australie etc.). D'ailleurs, l'investissement de l'Australie dans les sous-marins français est une réaction à la pression chinoise.

Note : 1 Naval Group : groupe industriel français spécialisé dans l'industrie navale de défense et les énergies marines renouvelables. Source : Marie Théobald « Quelle puissance la France tire-t-elle de son espace maritime ? », Le Figaro, 14 juillet 2018.

Deuxième partie : Réalisation d'une production graphique (10 points)

1 - Consigne : À partir du texte, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis auquel vous donnerez un titre et qui sera accompagné d'une légende organisée.

Les routes maritimes jouent un rôle primordial dans le transport de marchandises et servent de support à la mondialisation. Elles sont hiérarchisées. La plus importante effectue un tour du monde, reliant l'Amérique du Nord, l'Europe du Nord-Ouest et l'Asie orientale. Elle traverse l'Atlantique Nord, emprunte la mer Méditerranée, débouche dans l'océan Indien par la mer Rouge et traverse l'océan Pacifique. Une branche de cette route de circumnavigation dessert toute l'Europe du Nord-Ouest, tandis qu'une autre se greffe depuis le golfe Arabo-Persique. Des routes secondaires desservent l'Amérique latine via le détroit de Magellan, l'Afrique en passant par le cap de Bonne-Espérance et enfin l'Océanie, principalement le sud de l'Australie, à travers l'océan Indien d'une part et l'océan Pacifique d'autre part. Une dernière route maritime est en voie d'ouverture, en bordure de l'océan Arctique : depuis le nord de l'Allemagne, elle longe les côtes norvégiennes, russes et canadiennes pour atteindre le nord-est des États-Unis. En passant par le détroit de Béring, elle peut se connecter à la route majeure. Les câbles sous-marins, supports de la diffusion de l'information, obéissent à la même logique, avec une excellente desserte transatlantique et transpacifique. D'autres câbles, moins nombreux, sont installés le long des côtes américaines (des États-Unis au Brésil d'une part et du Chili à l'Amérique centrale d'autre part), certains font le tour de l'Afrique, enfin un réseau longe les côtes asiatiques. Les routes maritimes empruntent des points de passage stratégiques. Les premiers sont des détroits majeurs, ceux du Pas-de-Calais, de Gibraltar, de Bab-el-Mandeb, d'Ormuz et de Malacca. Les seconds, artificiels, sont des canaux, à savoir Panama et Suez, dont la capacité est régulièrement accrue. La sécurité s'avère une préoccupation majeure, pour chacun de ces passages stratégiques, mais aussi pour faire reculer la piraterie dont les principales zones sont la mer des Caraïbes, le golfe de Guinée (au large du Nigéria) et l'océan Indien (au large de la Somalie et du Yémen). Afin de sécuriser les lignes de vie de leur économie que sont les routes maritimes, des États entretiennent de puissantes flottes militaires, particulièrement les États-Unis, la Chine, la France et le Royaume-Uni, mais aussi la Russie et l'Inde.



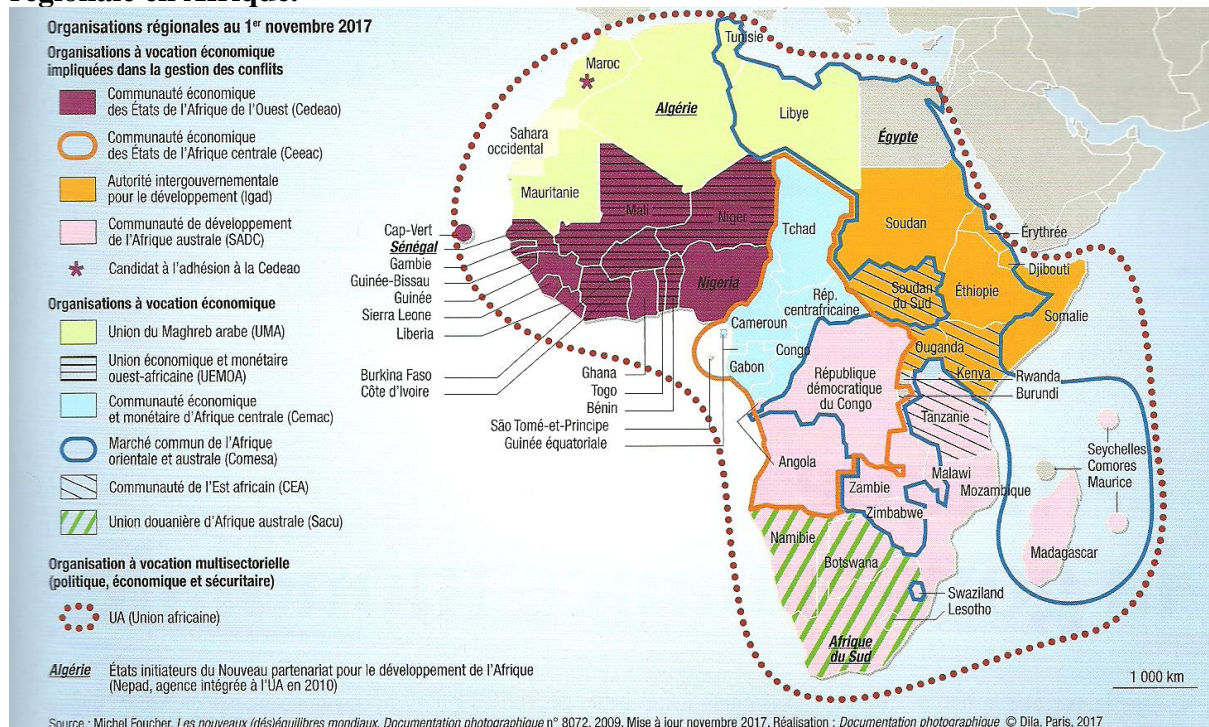
Thème II Dynamiques territoriales, coopérations et tensions dans la mondialisation

Première partie : question problématisée (10 points)

1. Comment expliquer l'inégale intégration des territoires à la mondialisation ?
2. Quels sont les espaces moteurs de la mondialisation, à différentes échelles ?
3. Pourquoi la mondialisation se traduit-elle par une mise en concurrence des États et des territoires ?

Deuxième partie Analyse de documents

1 - En analysant les documents, vous montrerez les formes et les limites de la coopération régionale en Afrique.



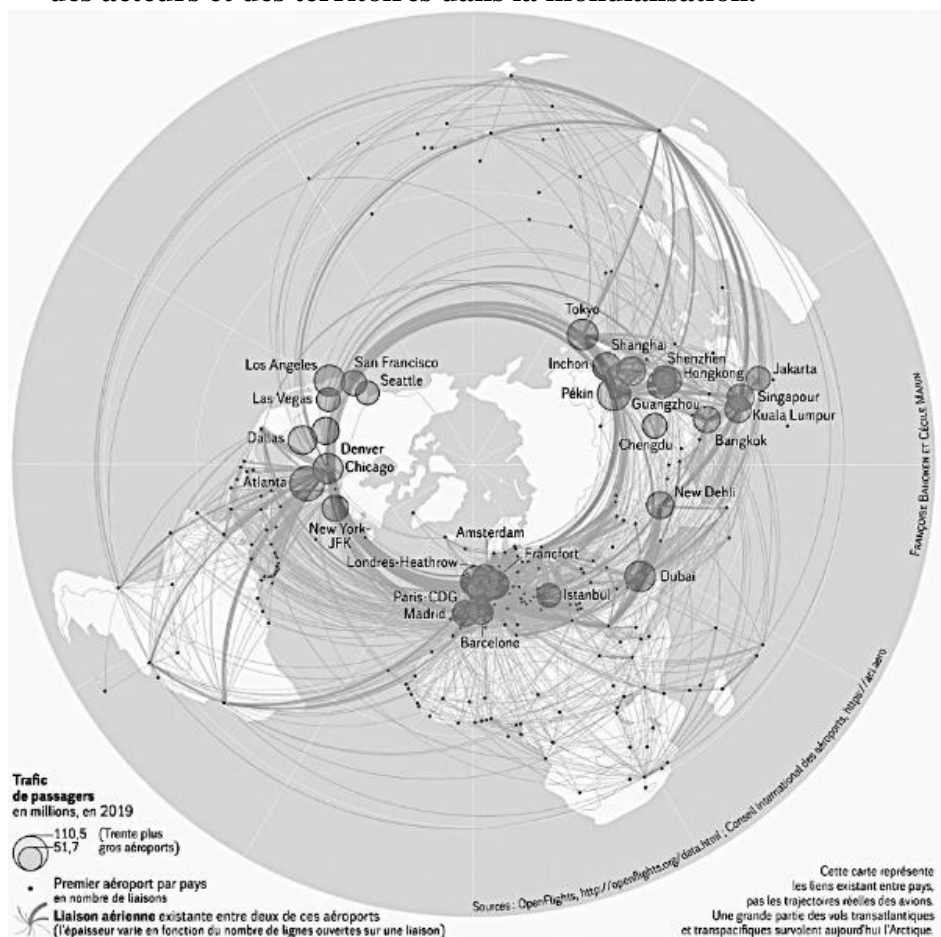
Document 2 : l'Afrique et ses découpages

L'Union africaine (UA) qui, depuis le retour du Maroc en son sein après 33 années d'absence, couvre désormais l'ensemble du continent, est de toute évidence l'association continentale qui symbolise le mieux ce que sont les enjeux politiques d'une intégration continentale et ce qu'ont été ses vicissitudes historiques. Au-delà du projet panafricain qu'elle porte, l'organisation a aussi été le lieu d'expression de fortes oppositions. L'UA a fait l'objet d'instrumentalisations politiques avant d'apparaître, dans un contexte de mondialisation, comme pouvant être une échelle d'action pertinente entre les États, les associations régionales africaines et les grandes instances internationales. [...]

Ces associations régionales ne correspondent toutefois pas toutes à des modèles d'intégration très poussée. Et la signature d'accords ne suffit pas toujours à mettre en œuvre cette intégration. Ainsi, au sein de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (Cemac), le principe de libre-circulation des personnes ne se met en place que difficilement entre le Gabon et la Guinée équatoriale. Cela n'est pas sans conséquences au sein d'un continent où les mobilités sont très importantes.

Source : Jean-Fabien Steck, « L'Afrique subsaharienne », La Documentation photographique n°8121, La Documentation française, janvier-février 2018, p. 18.

3 - En analysant les documents, vous montrerez que le secteur aérien reflète la hiérarchie des acteurs et des territoires dans la mondialisation.



Source : Source du document : F. Bahoken et C. Marin, « Un monde interconnecté », Le Monde Diplomatique, juillet 2020.

Document 2 : le classement des dix premières compagnies aériennes mondiales en 2020

Compagnie aérienne	Pays	Chiffre d'affaires pour la période mai 2019-avril 2020 (en milliards de dollars)
Delta Air Lines	États-Unis	45,1
American Airlines	États-Unis	43,7
United Airlines	États-Unis	41,6
Lufthansa	Allemagne	40,8
Air France KLM	France/Pays-Bas	30,4
International Airlines Group	Royaume Uni	28,6
China Southern Airlines	Chine	22,3
Southwest Airlines	États-Unis	21,5
All Nippon Airways	Japon	18,2
China Eastern Airlines	Chine	17,5

Source : Forbes, Classement des 2000 premières entreprises mondiales, The List mai 2020.

Deuxième partie : Réalisation d'une production graphique (10 points)

Consigne : À partir du texte, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis auquel vous donnerez un titre et qui sera accompagné d'une légende organisée.

De plus en plus d'États sont aujourd'hui insérés dans la mondialisation. Dominée et organisée dans les années 1980 par les grands pays développés (États-Unis, Canada, pays d'Europe de l'Ouest, Australie et Nouvelle-Zélande, Japon), la mondialisation intègre depuis les années 2000 de nouveaux acteurs comme la Corée du Sud, Taïwan et la Chine. Cette dernière s'est hissée au rang de puissance dominante et est aujourd'hui, selon l'OMC, le premier exportateur et le deuxième importateur mondial de marchandises. Ainsi, entre les trois grandes aires de puissance que constituent l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et l'Asie de l'Est, circulent les principaux flux de capitaux, de marchandises et d'informations de l'espace mondial. Ces acteurs sont concurrencés par d'autres puissances comme la Russie ou l'Inde. Ces pays bénéficient d'une forte croissance économique et s'affirment sur la scène politique internationale. S'ajoutent le Brésil, l'Afrique du Sud, l'Arabie Saoudite, le Mexique, la Turquie, ou l'Indonésie qui participent activement aux échanges mondiaux. Ces États prennent part aux discussions sur les grandes orientations de la politique économique internationale en qualité de membres du G20. Si de plus en plus d'États s'intègrent à ces réseaux d'échanges mondialisés et en tirent parti pour leur développement, d'autres sont moins favorisés et moins fréquentés par les flux de marchandises et de capitaux. Les pays les moins avancés d'Afrique subsaharienne ou d'Asie du Sud restent pénalisés par leur enclavement, leur faible niveau de développement ou leur insécurité. La sécurité des populations est particulièrement menacée dans les zones de conflit du Moyen-Orient ou du Sahara. Cette inégale intégration des territoires dans la mondialisation se traduit également aux échelles régionales et locales. Les grandes concentrations urbaines comme les mégalofoles américaine et japonaise, les quartiers d'affaires des villes mondiales comme New-York, Londres, Paris, Tokyo, Shanghai, Singapour, Dubaï ou Sao Paulo concentrent les activités de commandement politiques et économiques. Les flux de capitaux sont polarisés par les grands centres boursiers internationaux des métropoles d'Europe (Londres, Francfort), d'Asie de l'Est (Hong Kong, Singapour, Tokyo) ou d'Amérique du Nord (New York, Chicago) mais aussi par les paradis fiscaux des Caraïbes. Les interfaces terrestres (comme la zone frontalière entre les États-Unis et le Mexique) et maritimes (façade pacifique de l'Asie de l'Est où s'alignent les plus grands ports du monde, Manche-Mer du Nord en Europe, façades Atlantique et Pacifique de l'Amérique du Nord), les passages stratégiques (canal de Panama, détroit de Malacca) sont aménagés pour faciliter les échanges transcontinentaux de marchandises.

TITRE :



Thème III L'Union européenne dans la mondialisation : des dynamiques complexes

Première partie : question problématisée (10 points)

1. Comment l'Union européenne cherche-t-elle à intégrer ses périphéries ?
2. Les politiques européennes de cohésion : quelles ambitions pour quels résultats sur les territoires ?
3. Comment les politiques de l'Union européenne permettent-elle de réduire les écarts entre les territoires et de mieux les insérer dans la mondialisation ?

Deuxième partie : Analyse de documents L'analyse des documents constitue le cœur de votre travail, et nécessite pour être menée la mobilisation de vos connaissances.

1 - En analysant les documents, montrez les modalités et les objectifs des politiques de cohésion de l'Union européenne.

Document 1 : la politique de cohésion territoriale vue par une eurodéputée roumaine

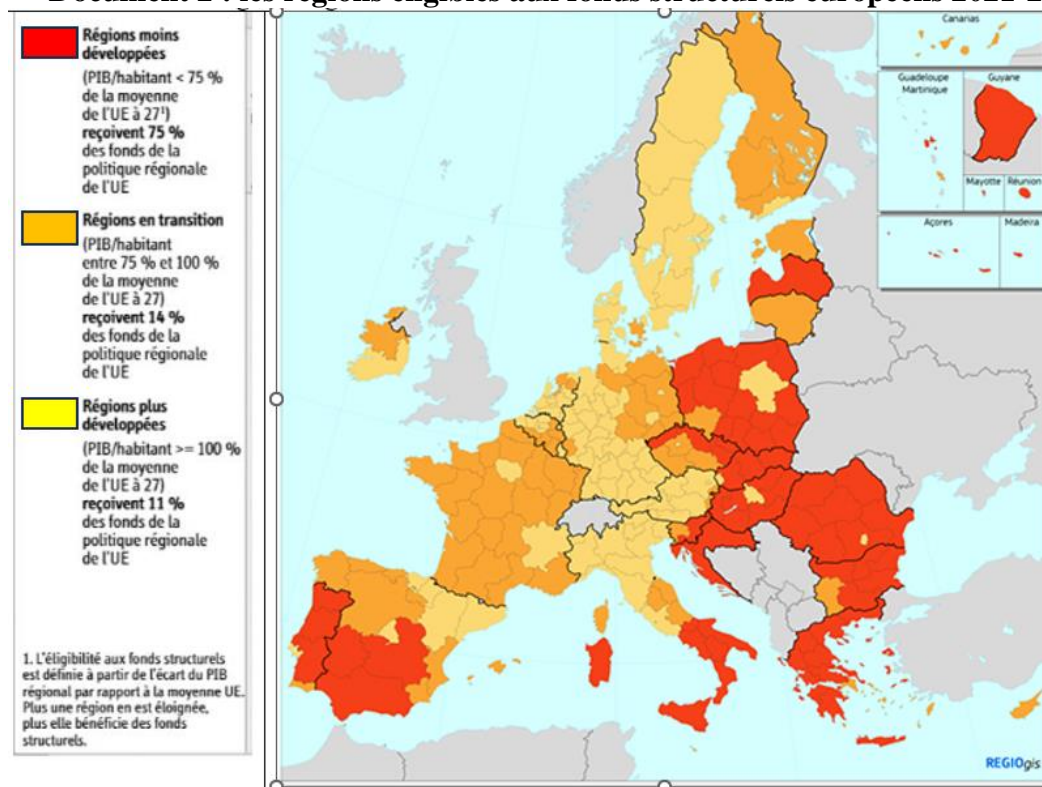
Je suis une élue roumaine d'origine française. Que je sois à Paris, en visite, ou à Bucarest, où j'habite, je fais mes courses chez Carrefour et Auchan. A la maison, en Roumanie, mon eau est fournie par Veolia, mon gaz par GDF-Suez. Pour le téléphone, c'est Orange. Et je règle toutes ces factures par l'intermédiaire d'une branche locale de la Société générale.

Cet état de fait résulte d'un accord passé entre l'est et l'ouest de l'Europe. Après la chute du mur de Berlin [le 9 novembre 1989], quand l'Europe centrale et orientale s'est rapprochée de l'Union européenne (UE), les gouvernements de l'Est ont levé les barrières à l'échange de marchandises et à la libre circulation des investissements et des capitaux. L'ouverture s'est faite sans conditions. Sans surprise, les grosses multinationales n'ont fait qu'une bouchée de la concurrence locale atrophiée par des décennies de collectivisme. Des secteurs entiers de l'économie sont passés dans les mains de patrons d'entreprises occidentales. En contrepartie, les gouvernements d'Europe de l'Ouest se sont engagés à aider l'ancien bloc communiste à rattraper son retard et ce, grâce à leurs savoir-faire et aux subventions européennes. Le pacte était clair et mutuellement bénéfique. Et il a fonctionné pendant des années. C'est la magie de ce que l'on appelle la politique européenne de cohésion.

Mais aujourd'hui, les gouvernements ouest-européens sont en train de revenir sur leurs promesses. Le projet de budget européen pour la période 2021-2027 présenté par la Commission européenne prévoit une coupe de 10 % dans les politiques de cohésion.

L'Union européenne est un grand contrat social passé entre les Européens. Il faut que chacun honore sa part du marché. L'Europe de l'ouest a beaucoup profité de l'élargissement à l'Est. Il est grand temps que les dirigeants européens s'en rappellent. La politique européenne de cohésion n'est pas une œuvre de charité. Source : Clotilde Armand, député européenne franco-roumaine, élue en Roumanie, Le Monde, 9 décembre 2019

Document 2 : les régions éligibles aux fonds structurels européens 2021-2027



Source : Commission européenne, Panorama n°65, été 2018

Deuxième partie : Réalisation d'une production graphique (10 points)

Consigne : À partir du texte, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis auquel vous donnerez un titre et qui sera accompagné d'une légende organisée.

L'Union européenne est devenue au fil des ans un espace fortement intégré sur le plan économique grâce à une coopération poussée des États membres. L'Union européenne réunit depuis le Brexit 27 États, mais son fonctionnement ne peut se comprendre sans prendre en compte le Royaume-Uni et la Suisse, fortement liés à cet ensemble. Sur le plan géographique, l'organisation de l'espace de l'Union révèle des territoires fortement différenciés. La région la plus active d'Europe, nommée la dorsale européenne, s'étend de Londres à Milan, en passant par le Benelux (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg) et la vallée du Rhin. Véritable mégapole, la zone se révèle densément peuplée et urbanisée. C'est surtout l'espace le plus riche et le plus développé. Il attire des migrants et des capitaux venus du monde entier, qui stimulent sa croissance. Il s'organise autour de métropoles de rang européen, en forte croissance démographique, dont les plus dynamiques sont Bruxelles, Amsterdam, Francfort. La mégapole tire une partie de sa puissance de sa connexion à la Northern Range, interface maritime de première importance qui s'étend du Havre à Hambourg. Londres, une des deux métropoles européennes de rang mondial, fait partie de la mégapole, tandis que Paris y est relié, en particulier par les LGV : le Thalys vers Bruxelles et l'Eurostar vers Londres via le tunnel sous la Manche.

Une zone intermédiaire et périphérique, moins connectée et moins urbanisée, borde la dorsale. D'une part, cet espace la borde à l'ouest et au sud, couvrant le tiers de la France (depuis le littoral atlantique jusqu'à la Méditerranée), les deux tiers nord de l'Espagne et tout le centre de la péninsule italienne. D'autre part, elle concerne les espaces qui vont du sud de la Suède et de la Finlande jusqu'à l'Autriche, en passant par l'Allemagne, l'ouest de la Pologne et la République tchèque. Ces espaces connaissent néanmoins une croissance, fondée en particulier sur une agriculture riche et de grands centres industriels. C'est le cas de la Catalogne autour de Barcelone, du sud de la France autour de Marseille, des aires urbaines des grandes technopoles ou des centres d'affaires comme Lyon, Toulouse ou Munich (dans le sud de l'Allemagne) et Berlin. Une vaste périphérie moins développée souffre de son éloignement des principaux pôles de l'Union européenne. Elle regroupe différents types d'espaces : le nord de la Scandinavie et l'Irlande, un arc méditerranéen s'étendant du sud de l'Espagne à la Grèce en passant par le tiers sud de l'Italie qui bénéficie d'une certaine activité touristique, ainsi que la plupart des pays d'Europe centrale et orientale qui appartenaient à la sphère d'influence soviétique et ont connu une transition sociale et économique difficile. Toutefois, Varsovie, Prague et Budapest s'affirment comme de nouveaux centres de croissance et augmentent actuellement leur part dans la richesse produite par l'Union européenne. Un retard plus marqué singularise les pays balkaniques de l'Union comme la Roumanie et la Bulgarie ; les faiblesses du développement et la faiblesse des revenus y sont criants, en particulier dans les espaces ruraux.

Annexe 2 – Fond de carte



Thème IV La France et ses régions dans l'UE et la mondialisation

Première partie : question problématisée (10 points)

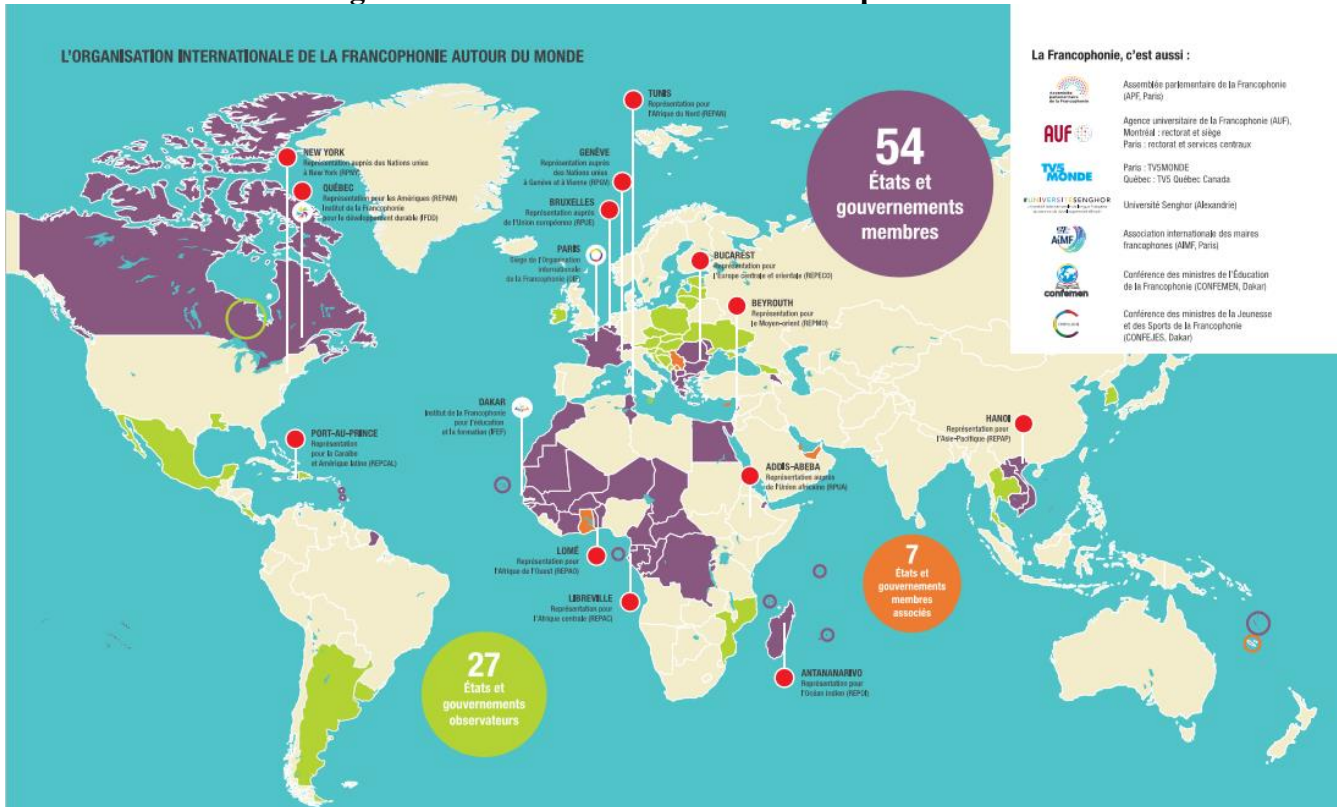
Comment la France rayonne-t-elle dans le monde ?

L'Union européenne dynamise-t-elle les flux et les aménagements des territoires transfrontaliers français et quelles sont les limites de son action ?

Deuxième partie : Analyse de documents

1 - En analysant les documents, vous montrerez comment la France exerce son influence dans le monde.

Document 1 : L'Organisation internationale de la francophonie



Source : capture d'écran du site internet Francophonie.org. Consulté en septembre 2020.

Document 2 : perceptions et réalités du rayonnement français à l'étranger

La France est perçue comme un grand pays, un pays qu'on respecte, pas autant que les États-Unis et la Chine bien sûr, mais elle fait partie de la dizaine de grands acteurs internationaux qui comptent. Dans leur pessimisme, les Français finissent par en douter et c'est le rôle de nos dirigeants que de redonner de la confiance, de l'espoir, de l'optimisme, y compris en faisant comprendre que la France a un rayonnement et une influence à l'international. Nos présidents sont des figures importantes et connus de la scène mondiale, il y a un aspect « people ». Ils sont bien plus connus que le président de la Commission européenne ou que le président du Conseil européen. On les voit, on les entend, aux Nations Unies, dans les sommets du G7 ou du G20, dans les réunions du Conseil européen, dans les rencontres bilatérales, dans la gestion des crises internationales.

Il y a, c'est vrai, un décalage entre notre histoire prestigieuse, voire nos ambitions actuelles, et la réalité de nos moyens et de notre puissance relative, qui décline face aux puissances émergentes.

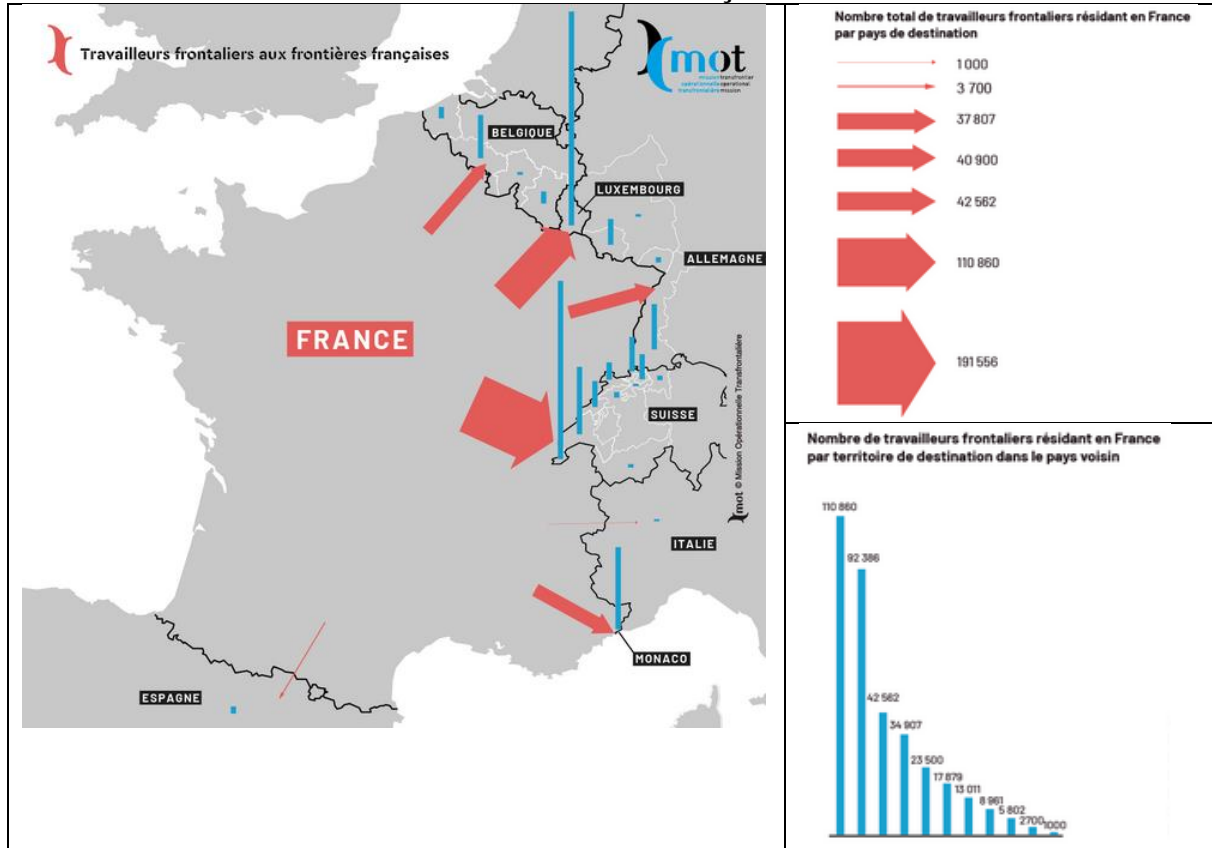
Même si notre pays ne représente plus que 1% de la population mondiale et 3% de l'économie mondiale, il reste un acteur de premier plan.

Source : Maxime Lefebvre* pour le magazine de géopolitique en ligne Diploweb, le 9 octobre 2019.

*Diplomate de carrière, et ancien ambassadeur auprès de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, il a notamment travaillé sur les affaires stratégiques, la relation franco-allemande et la relation avec la Russie.

2 - En analysant les documents, vous montrerez la diversité et les dynamiques des territoires transfrontaliers français.

Document 1 : les flux de travailleurs frontaliers français



Source : Site internet de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), consulté en septembre 2020 (la MOT est une association créée en 1997 par le gouvernement français).

Document 2 : Puigcerda dans les Pyrénées-Orientales, premier hôpital transfrontalier d'Europe

Ils habitent dans une zone isolée. À deux heures de Barcelone et de Perpignan. Pour les 32 000 habitants de la Cerdagne, espagnols et français, l'hôpital modèle de Puigcerda est un vrai réconfort. Des fractures au ski aux urgences pédiatriques, tout le monde est pris en charge dans cet établissement franco-espagnol.

Domingo Mora Bertran est un patient espagnol. À 80 ans, il a fait une mauvaise chute en ski et s'est cassé le bassin. Aujourd'hui, il va mieux et suit une rééducation européenne... avec une kiné catalane et un stagiaire français à son chevet ! « Nous sommes dans un endroit où il y a beaucoup d'accidents de montagne, de neige... Pour moi l'accident s'est passé côté français, explique le patient. Et ici, c'est un endroit idéal pour ne pas se déplacer et faire souffrir les malades. De mon côté, il n'y a pas de problème, je suis très bien suivi ! »

Ici, les équipes sont composées à 60 % d'espagnols et 40 % de Français. Raquel Garcia, kinésithérapeute à l'hôpital de Cerdagne, est espagnole. Pour elle, la double expertise est enrichissante. « C'est une bonne opportunité de pouvoir voir travailler mes camarades français, des médecins, des patients... et aussi de montrer le savoir-faire plus catalan ou plus espagnol. Ça, c'est un avantage pour moi ! »

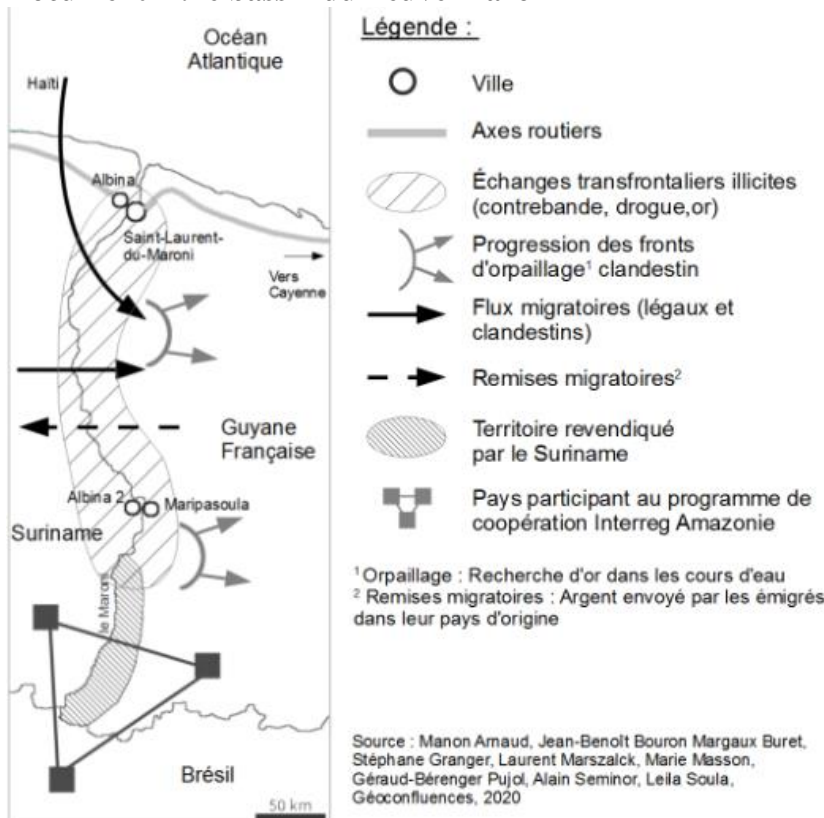
La proximité des soins sur ce plateau isolé à plus de 1200 mètres d'altitude, c'est un confort mais parfois aussi une nécessité vitale. Ce jour-là, aux urgences de l'hôpital de Puigcerda, un nourrisson français de 5 semaines a été pris en charge avec une forte fièvre. Il fait une septicémie. Stabilisé par les équipes de l'établissement, le nourrisson doit être évacué. S'il avait été espagnol, il aurait pris la direction de Barcelone. Mais il est français, il sera donc hélicoptéré à Perpignan...

« On a les mêmes besoins et les mêmes ressources, explique Édouard Carreras, le chef urgences et réanimations pédiatriques de l'hôpital de Cerdagne. Le problème, c'est de coordonner tout ça, les réseaux informatiques... C'est pas toujours très clair mais on s'y est mis et ça va. C'est une belle coopération ! »

Ouvert en 2014, l'hôpital de Cerdagne est un projet unique en Europe. Il a été financé à 65 % par l'Europe. La France et la Catalogne se sont chargées du reste. Et malgré des difficultés d'harmonisation administrative pour les patients et les salariés, l'établissement a bien pris son envol. Au point d'apparaître aujourd'hui comme une référence internationale en médecine du sport de montagne. Source : site Internet de France 3 Occitanie, dossier spécial Europe de Sébastien Banus et Franck Detrançant

3 - En analysant les documents, montrez que le bassin du Maroni est un territoire transfrontalier affecté par des dynamiques spécifiques.

Document 1 : le bassin du fleuve Maroni



Document 2 : un géographe décrit les flux transfrontaliers dans le bassin du Maroni

Une frontière ne constitue pas forcément une discontinuité, une limite ou une marge. Le fleuve Maroni et ses affluents relient en effet les territoires plus qu'ils ne les séparent, la population y vit traditionnellement « à cheval » sur les deux rives. [...] Le Maroni forme historiquement un bassin de population plutôt qu'une frontière hermétique. Cette situation s'est renforcée lors de la guerre civile au Suriname dans

les années 1990, durant laquelle une partie de la population s'est réfugiée du côté français pour échapper aux massacres et aux exactions. [...] Après la guerre civile, la séparation géographique des familles a été en partie comblée par les déplacements de leurs membres d'une rive à l'autre. C'est pourquoi les familles et les communautés vivent indifféremment de part et d'autre du fleuve. Dans leurs représentations, la frontière n'incarne pas une séparation. Le mode d'habiter des populations du fleuve se fait en dehors de toute question d'appartenance nationale. Des Surinamiens peuvent très bien envoyer leurs enfants à l'école française, bénéficier des services de santé du côté français et utiliser la monnaie, la téléphonie, l'électricité, les transports du côté surinamien. Par ailleurs, les nombreux Surinamiens résidents du côté français n'ont pas forcément de papier d'identité mais ils peuvent en faire la demande et obtenir la nationalité française s'ils rentrent dans des critères définis par les autorités préfectorales. [...]

Par ailleurs, depuis quelques années, les rives du fleuve Maroni sont devenues l'épicentre d'un intense trafic de cocaïne en provenance de Colombie, le premier producteur mondial. [...] La filière passe principalement par Albina, petite ville surinamienne de 5 000 habitants, en rive gauche du Maroni, en face de Saint-Laurent.

Les passeurs empruntent les pirogues qui circulent en nombre sur le fleuve, puis, acheminent tranquillement leur cargaison du côté français. Les pirogues transportent principalement des marchandises en toute légalité (beaucoup de Guyanais font leurs courses au Suriname où les produits sont moins chers), des carburants, des voyageurs en transit, mais également les pains de cocaïne, sans que cette noria (près 1 000 rotations par jour) ne connaisse le moindre contrôle (ou presque). [...] La pauvreté des populations du fleuve entretient un trafic qui fournit un argent facile. Source : Patrick Blancodini, « La frontière Suriname – Guyane française : géopolitique d'un tracé qui reste à fixer », Géoconfluences, septembre 2019.