

Thème 2 – Les dynamiques de la mondialisation (18-20 heures)

Question 2 – Les territoires dans la mondialisation

Cours 3

Les espaces maritimes : approche géostratégique

Introduction

La mondialisation a accru l'importance stratégique des mers et des océans, dans la mesure où le transport maritime est vital pour l'économie mondiale (approvisionnement en énergie, en denrées agricoles, en matières premières ; échanges de produits manufacturés). On assiste depuis plusieurs décennies à un renforcement du phénomène de littoralisation et un renforcement du rôle des façades maritimes. Ce sont les États les plus impliqués dans la mondialisation qui s'efforcent donc de contrôler et de sécuriser les routes maritimes, en particulier les points nodaux : l'appropriation des espaces maritimes est une projection de la puissance continentale et fait l'objet de tensions entre les grandes puissances. La géostratégie de ces espaces, qui concentrent les tensions majeures, est donc révélatrice de la hiérarchie et de la compétition des puissances dans la mondialisation.

I Des espaces vitaux dans une économie mondialisée

1. La mondialisation accroît l'enjeu des océans et des mers

- L'essentiel - 80% - des échanges de matières premières et de produits manufacturés sont acheminés par une flotte constituée par des milliers de navires spécialisés - porte conteneurs, minéraliers, pétroliers, méthaniens. Selon certaines estimations, ces échanges doubleront de volumes dans la décennie à venir. Ces échanges maritimes donnent un premier aperçu de la hiérarchie des États dans la mesure où une vingtaine de pays contrôlent 80% de la flotte mondiale. En outre, les fonds marins sont parcourus par un réseau d'oléoducs, de gazoducs et de câbles de télécommunication. ⇒ **Planisphère p. 145, "Les espaces maritimes : des espaces stratégiques"**
- Les principales routes maritimes relient les principaux espaces intégrés à la mondialisation, principalement ceux de la Triade élargie - Asie orientale, Europe occidentale, Amérique du Nord. La saturation des routes maritimes mondiales entraîne une compétition entre les façades portuaires et entre les ports qui les composent - actuellement, 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux. La mondialisation contemporaine a d'ailleurs entraîné le déplacement du centre de gravité du commerce mondial de l'Atlantique vers l'Asie Pacifique.
- On appelle "point nodaux" ou "seuils" les passages névralgiques du commerce maritime. Il peut s'agir d'étroits passages naturels comme le détroit de Malacca, le détroit d'Ormuz, le Bosphore ou le détroit de Bab-el-Mandeb. Il s'agit également des canaux creusés par les hommes pour faciliter les échanges : le canal de Panama, dont l'élargissement pour les porte-conteneurs de plus de 12 000 evp est prévu pour 2014 et le canal de Suez, qui fait également l'objet de travaux d'agrandissement. Dans une moindre mesure, le détroit du Pas de Calais et celui de Gibraltar relient également des espaces maritimes dynamiques.

2. La littoralisation des hommes et des activités

- La littoralisation est un phénomène ancien, mais qui connaît une accélération avec la mondialisation contemporaine. En 2020, plus de 70% de la population mondiale vivra à proximité immédiate des littoraux. Ce phénomène de littoralisation s'accompagne d'une métropolisation des activités. Il bénéficie principalement aux grandes métropoles portuaires, au détriment des espaces intérieurs et des États qui n'ont pas d'accès direct aux espaces maritimes, ce qui renforce la hiérarchisation des espaces. ⇒ **Photographie des terre-pleins à Nagoya, p. 153**
- ⇒ **Planisphère p. 145, "Les espaces maritimes : des espaces stratégiques"**
Le dynamisme des littoraux a attiré les activités liées aux échanges - industries chimiques, raffineries, etc., et le développement d'immenses zones industrialo-portuaires. Les mégaloportuaires les plus puissantes appartiennent le plus souvent aux États développés et aux grandes puissances émergentes, ce qui creuse l'écart avec les pays du Sud, dont les ports sont moins nombreux et surtout moins bien équipés face à la compétition mondiale. La mégaloportuaire japonaise, la mégaloportuaire nord-américaine et le Northern-Range, au débouché de la mégaloportuaire européenne monopolisent une partie importante du trafic maritime mondial, avec les ports asiatiques - Singapour et Chine littorale. ⇒ **insérer ici le schéma C, p. 172 + ⇒ Repère B p. 152**
- On peut également évoquer le développement et l'aménagement des littoraux touristiques en relation avec les zones de croisières - Caraïbes et Antilles, Méditerranée, îles du Pacifique et, dans une moindre mesure, l'Europe du Nord, l'Amérique du Sud ou le Spitzberg (Norvège). On peut une fois encore observer que les espaces touristiques littoraux ou maritimes les plus attractifs appartiennent principalement aux pays du Nord.

3. Nouvelles voies maritimes, nouveaux espaces convoités

- ⇒ **Carte 1 p. 166, l'Arctique** Le réchauffement climatique entraîne déjà la perspective de l'ouverture d'une nouvelle voie maritime dans l'océan Arctique - la route du Nord-Est. Cette route permettrait de relier l'océan Atlantique et l'océan Pacifique par le Nord, ce qui représenterait un bouleversement pour le commerce maritime mondial, puisque le trajet entre Rotterdam et Tokyo représenterait une distance de 13 500 kilomètres alors que la distance actuelle, via le canal de Suez, est de plus de 21 000 kilomètres. ⇒ **tableau 2 p. 154 + nuance avec le texte 3 p. 155**
- De même, la route du Nord-Ouest permettrait un passage vers les pays d'Asie via le Nord du continent américain. Ce passage est actuellement pris par les glaces pendant la plus grande partie de l'année, mais un le réchauffement climatique pourrait le rendre praticable dans peu de temps. La souveraineté sur ces eaux est déjà contestée : le Canada estime que le passage du Nord-Ouest appartient à sa ZEE tandis que les États-Unis estiment qu'il s'agit d'un détroit international. ⇒ **Texte 2 p. 166**
- La fonte d'une partie de la calotte polaire permettrait également l'accès à de nouvelles ressources de matières premières - minerais et hydrocarbures. De ce fait, cet espace fait dorénavant et déjà l'objet d'une compétition entre la Russie, le Danemark et le Canada, qui revendiquent la dorsale de Lomonossov comme prolongement de leur propre plateau continental. En 2007, une expédition russe y dépose un drapeau par plus de 4 000 mètres de fond.

⇒ **Insérer ici le schéma 1 p. 159 sur l'Arctique**

II La compétition pour les ressources maritimes

1. Les ressources énergétiques et minérales

- Les océans recèlent environ un tiers des réserves prouvées d'hydrocarbures - gaz naturel et pétrole. Les gisements de pétrole offshore représentent doré et déjà le tiers de la production mondiale d'hydrocarbures et les progrès des techniques de forage vont considérablement accroître cette part dans les prochaines années. Des gisements très profonds pourront être exploités, ce qui exacerbe la compétition entre les grandes compagnies pétrolières. L'évolution du marché mondial des hydrocarbures sera déterminante pour les décider à explorer en eau très profonde - au delà de 1 400 mètres de fond -, mais les États se positionnent déjà dans cette perspective.
- Les fonds marins représentent également 84% des réserves de minerais - les nodules polymétalliques reposant sur le lit océanique : manganèse, cobalt, cuivre et nickel. Et de vastes zones du Pacifique recèleraient d'importantes quantités de terres rares, utilisées par les industries de haute technologie. L'augmentation du prix des matières premières dû au développement de nouveaux pays industriels rend ces gisements sous-marins de plus en plus attractifs, et donc de plus en plus convoités.
- L'exploitation actuelle ou future de ces ressources fait l'objet de tensions entre les États : la Chine et le Vietnam revendiquent des archipels situés en mer de Chine parce que leur localisation permet l'exploitation de ressources énergétiques. L'archipel des Spratly situé dans cette mer fait d'ailleurs l'objet de conflits multiples entre les États bordiers, Chine et Vietnam, mais également Philippines, Malaisie, Brunei et Taïwan. Le conflit entre la Chine et le Japon à propos des Senkaku Diaoyu est du même type, tout comme le Golfe de Guinée est un " point chaud " du fait des gisements off-shore. Et d'autres tensions apparaissent déjà au sujet des richesses de l'Arctique, comme il a été signalé plus haut.

⇒ **Schématiser le planisphère p. 153, les zones de production de pétrole et de gaz**

2. Les ressources halieutiques

- Le quart de l'humanité dépend directement des produits de la mer pour son alimentation. Les ressources halieutiques représentent donc un autre enjeu majeur, malgré la mise en œuvre de solutions alternatives, comme l'aquaculture - qui se développe aussi sur les littoraux. Au total, près de 100 millions de tonnes de poissons et de crustacés sont pêchées chaque année dans le monde - 20 millions de tonnes seulement en 1950. À l'échelle mondiale, cette pêche assure à plus de 1,5 milliards de personnes 20% de leur apport moyen en protéines animales.
- Les principales zones de pêche sont concentrées dans le Pacifique et l'Atlantique Nord - au large de la côte ouest de l'Amérique et au nord-ouest de l'Europe. Elles font l'objet d'une compétition entre les États, comme la " guerre de l'anchois " entre les pêcheurs français et espagnols dans le golfe de Gascogne, la " guerre du turbot " entre le Canada et l'Espagne près de Terre-Neuve, etc. Les tensions liées à l'exploitation des ressources halieutiques existent également entre les pays de l'Union européenne et les pays ACP, mais elles existent partout dans le monde.
- Le risque majeur est la surexploitation des espèces, dans la mesure où certaines mers et océans souffrent déjà de la surpêche, tandis que le volume des prises augmente chaque année du fait de l'accroissement de la population mondiale et de la transformation des habitudes alimentaires. De plus, les passages répétés des chaluts de fond et des dragues ont un effet destructeur sur l'écosystème marin, ce qui aggrave encore les effets de la surpêche. Ces menaces environnementales se doublent de conflits sociaux entre artisans pêcheurs et pêcheurs industriels, entre pêcheurs et autorités transfrontalières et entre artisans pêcheurs de différentes origines.

3. L'importance des zones économiques exclusives (ZEE)

- Pour éviter les conflits entre les États, la conférence de Montenegro Bay (Jamaïque) a créé, en 1982, une Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). Le nouveau droit maritime entérine le découpage des espaces maritimes en six zones, dont une zone économique exclusive (jusqu'à 200 milles des côtes), une zone de haute mer où la liberté de navigation est assurée et une zone internationale des fonds marins, considérée comme un "bien commun de l'humanité". La convention prévoit en outre le libre passage dans les détroits.
- À ce jour, seulement 133 pays ont signé cette convention. Et les conflits sont multiples (on en compte 70 environ aujourd'hui), concernant la ZEE et l'extension du plateau continental. Ces tensions sont bien entendu liées à la volonté de maîtriser les ressources des mers et des fonds marins. À titre d'exemples, on peut citer le contentieux entre la Russie et la Norvège concernant la mer de Barents, entre la Grèce et la Turquie pour la mer Égée et rappeler le conflit potentiel lié aux revendications contradictoires des États pour la dorsale de Lomonosov. Mais d'autres tensions existent, en mer de Chine méridionale, dans le golfe de Guinée, etc.
- La dispute entre les États pour des îles minuscules s'explique dans la plupart des cas par la volonté de s'approprier la ZEE autour de ces îlots, pour des motifs qui peuvent être halieutiques, énergétiques et miniers, ou les trois à la fois. Ces tensions sont tellement nombreuses que certains spécialistes se demandent si le "droit de la mer" est réellement applicable. Il en va de même pour les zones censées représenter le bien commun de l'humanité : elles font déjà l'objet de rivalités entre les États qui les convoitent.

III Contrôle stratégique, militarisation, tensions et menaces

1. La maîtrise et la surveillance des mers

- L'océan est plus que jamais l'espace dans lequel une superpuissance ou une puissance peut déployer ses capacités militaires et sa force de projection. Les porte-avions et les sous-marins nucléaires permettent une capacité de frappe militaire depuis les mers et les océans sur n'importe quel point du globe. Dans ce domaine, les États-Unis possèdent depuis la guerre froide une avance considérable : ils possèdent 18 sous-marins, 11 porte-avions et 12 porte-hélicoptères et leurs flottes sont présentes sur toutes les mers et océans, tandis que leurs bases militaires. ⇒ **Planisphère p. 259, "La puissance militaire des États-Unis"**
- Les autres puissances ne peuvent rivaliser avec les États-Unis, mais la France, la Russie et le Royaume-Uni possèdent également des sous-marins nucléaires et les grandes puissances émergentes augmentent constamment leurs dépenses d'armement, dans le domaine aéronaval en particulier. Ainsi, la Chine s'affirme comme une grande puissance militaire régionale, ce qui la place en rivalité directe avec les États-Unis, qui n'entendent pas céder le contrôle naval de l'espace Pacifique. D'autres puissances sont en passe de devenir des puissances navales régionales, comme l'Inde, le Brésil, Taïwan, la Turquie, la Corée du Sud et le Pakistan. Ils renforcent chaque année leur marine de guerre afin de défendre leurs intérêts stratégiques. On observe que l'Asie Pacifique, nouveau centre de gravité de l'économie mondiale, est particulièrement concernée par cette montée en puissance.
- Le contrôle des détroits et des canaux est particulièrement sensible, dans la mesure où ils sont le point de passage obligé des flottes commerciales et qu'ils sont vulnérables sur le plan stratégique : certains, comme le canal de Suez ou le détroit d'Ormuz, sont proches de zones de conflits (Israël, Irak, Iran, etc.). Les guerres israélo-arabes, la

guerre du Golfe et l'intervention américaine en Irak en 2003 ont perturbé la circulation maritime dans ces détroits.

2. La piraterie et le terrorisme

- **⇒ Texte 3 p. 153 sur la piraterie** La piraterie maritime concerne trois principales zones : le détroit de Malacca, le golfe d'Aden et le golfe de Guinée. Les pétroliers sont régulièrement déroutés et les navires marchands subissent également les attaques, mais celles-ci peuvent viser également des navires de pêche ou de plaisance. Les grandes puissances mondiales et les États riverains coopèrent dans le domaine de la lutte contre la piraterie car celle-ci fragilise le commerce international - implantation de bases militaires, patrouilles navales, coopération des services de renseignement et utilisation des satellites d'observation, formation de garde-côtes, etc.
- Des moyens similaires sont mis au service de la lutte contre le terrorisme en mer. Celui-ci peut prendre la forme d'une prise d'otages - 400 passagers d'un navire de croisière italien sont pris en otages par des activistes palestiniens en 1985 - ou d'une attaque contre des navires ou encore contre des terminaux pétroliers. En octobre 2000, le destroyer américain USS Cole est ainsi victime d'un attentat à l'embarcation piégée à Aden, perpétré par Al Qaida. Les régions les plus vulnérables sont l'Asie du Sud-Est (Philippines et Indonésie) et le pourtour de la péninsule arabique : ces espaces sont menacés par des groupes islamistes. Mais d'autres zones sont considérées comme sensibles, comme le golfe de Guinée.

3. Les enjeux environnementaux

- Parmi les menaces liées au transport maritime et à l'exploitation des ressources, la pollution des mers et des littoraux est la plus visible. Les marées noires entraînent des conflits d'usage entre compagnies pétrolières, pêcheurs et riverains des littoraux. En 2010, l'explosion d'une plate-forme pétrolière dans le golfe du Mexique provoque la pire marée noire de l'histoire des États-Unis. Les côtes de Floride et de Louisiane sont souillées ce qui compromet les activités de pêche et de tourisme.
- Cette pollution ainsi que la surpêche sont également responsables de la disparition possible de certaines espèces, comme le thon rouge en Méditerranée, les baleines ou les requins. D'une façon générale, les ressources des océans diminuent, particulièrement dans les pays du Sud où la pêche représente une source de revenus indispensable pour plusieurs millions de personnes et reste une activité indispensable pour assurer la sécurité alimentaire.
- L'Organisation maritime internationale, une agence de l'ONU créée en 1948 et regroupant 170 États, a multiplié les conventions pour préserver les milieux marins et assurer la sécurité en mer. Mais cette agence pèse peu face aux enjeux économiques et commerciaux que représentent les espaces littoraux. Il en va de même pour les activités d'ONG telles que Greenpeace, qui multiplie les actions médiatiques pour sensibiliser l'opinion aux risques. **⇒ Photographie 4, p. 155**

Conclusion :

Reprise de la problématique. Ouverture : au XXI^e siècle, le contrôle des océans et des mers assurera celui des ressources et des voies commerciales, et donc de la mondialisation. Mais la compétition pour les ressources entraînera inévitablement des tensions voire des conflits entre les puissances maritimes.

CROQUIS DE SYNTHÈSE :

Compléter le croquis p. 171 avec les cartes du chapitre et ajouter :

Partie 1 : Axes maritimes potentiels

Partie 2 : Flottes de guerre américaines ; États dotés de sous-marins lanceurs de missiles stratégiques (Etats-Unis, France, R-U, Chine, Russie, Inde)

Ajouter une partie 3 : Les enjeux environnementaux :

Item 1 : Londres, siège de l'OMI ; item 2 Principaux littoraux menacés par les marées noires ; item 3 Principales zones de surpêche (carte à trouver sur internet)