

# LES DYNAMIQUES DE LA MONDIALISATION

## LA MONDIALISATION, FONCTIONNEMENT ET TERRITOIRES

### II- LES ESPACES MARITIMES : APPROCHE GEOSTRATEGIQUE

VIDEO ARTE : documentaire « Qui contrôle la mer ? » <https://www.youtube.com/watch?v=f4Hxd9F9Wko>

Problématique : En quoi la mondialisation a-t-elle fait des espaces maritimes des espaces convoités, stratégiques et menacés, et dans quelle mesure leur contrôle est-il révélateur de la hiérarchie des puissances mondiales ?

#### A- DES ESPACES VALORISES PAR LA MONDIALISATION ET DONC CONVOITES

##### 1) LE TRANSPORT MARITIME, VITAL POUR L'ECONOMIE MONDIALE

###### a) 80% des flux commerciaux sont maritimes

2 p.263 : la maritimisation des échanges mondiaux

DIAPO : 80 à 90% des marchandises (matières premières et biens manufacturés) – 70% de la valeur des produits échangés dans le monde - sont transportées par voie maritime. Le principal avantage de ce mode de transport est son faible coût, contrairement à l'avion ou au camion. Il est par ailleurs moins polluant. Toutefois, il est beaucoup plus lent.

DIAPO : Environ 50000 navires de commerce parcourent les eaux du globe, transportant 9 milliards de tonnes de marchandises. 41% sont des vraquiers (minéraliers, céréaliers), 38% des pétroliers, 14% des porte-conteneurs.

DIAPO : Avec le temps, ils sont devenus de plus en plus grands (gigantisme) ce qui a requis des adaptations dans les ports.

DIAPO : Par ailleurs, mers et océans sont traversés par un réseau de câbles et tuyaux qui participent à la mondialisation : oléoducs, gazoducs, câbles de télécommunication...

###### b) Les principales routes maritimes

DIAPO : Même si l'ensemble des mers du globe sont parcourues par des navires, certains trajets sont privilégiés : apparaissent ainsi des « routes maritimes » plus fréquentées que d'autres.

Les principales routes maritimes mondiales se situent dans l'hémisphère nord et relient les trois pôles de la Triade élargie, et plus précisément leurs grandes façades maritimes. Aujourd'hui, 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux ! Dans l'hémisphère sud, les échanges sont moins nombreux en raison de la moindre intégration des Etats dans la mondialisation (sauf l'Australie). Par ailleurs, le passage par les pôles est rendu difficile par le climat polaire : les eaux sont prises en glace une grande partie de l'année.

Certaines routes maritimes apparaissent même saturées, étant donné la très forte augmentation du trafic ces dernières décennies.

###### c) L'importance géostratégique des passages obligés

DIAPO : Certains couloirs marins sont stratégiques, car ils sont des points de passage obligés pour les navires :

- des passages naturels, les détroits (bras maritimes étroits entre deux terres) : détroits de Gibraltar, Bosphore, Ormuz, Malacca, Manche
- des passages artificiels, les canaux, cours d'eau creusés par l'homme pour relier deux espaces maritimes (et éviter aux bateaux un détour) : canal de Suez (éviter de faire le tour de l'Afrique) et canal de Panama (éviter de contourner toute l'Amérique du sud). Ces derniers étant saturés, des travaux d'agrandissement sont en cours ou prévus.

###### d) Les nouvelles voies maritimes, de nouveaux espaces convoités

Avec le réchauffement climatique, de nouvelles voies maritimes devraient être plus accessibles à la circulation des navires de commerce près des pôles :

- La route du Nord-Est permettrait ainsi de relier l'Atlantique au Pacifique par le Nord (océan Arctique). Le trajet passerait de 21000 km en passant par le canal de Suez à 13500 km, soit de fortes économies de temps et de carburant (donc d'argent)

- **La route du Nord-Ouest** permettrait un passage par le nord du continent américain = ce passage est déjà contesté entre le Canada (qui estime qu'il appartient à ses eaux territoriales) et les Etats-Unis qui sont favorables à son internationalisation.
- **Le corridor sud** offre pour l'instant moins de perspectives

---

## 2) MONDIALISATION ET LITTORALISATION DES ACTIVITES

### a) Le phénomène de littoralisation

**La littoralisation est le processus de concentration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des littoraux.** Il est lié à deux grandes logiques d'attractivité :

- une **recherche d'efficacité économique liée à la mondialisation** des échanges et permise en particulier par la révolution des transports maritimes et terrestres : **les activités s'installent à proximité des ports qui permettent d'importer et d'exporter facilement.** De grandes zones industrielles se sont ainsi développées près des zones portuaires (ZIP) avec des activités comme le raffinage du pétrole, la sidérurgie, etc.
- une **logique de récréation, de recherche d'aménités** : les littoraux sont considérés comme agréables en raison des paysages, des possibilités de baignade, du climat, etc.

*En savoir plus : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/littoralisation-ou-maritimisation>*

De fait, on constate une **densification croissante des aménagements sur les littoraux.** On estime qu'en 2020, 70% de la population mondiale vivra à proximité immédiate d'un littoral. Ce sont **surtout les métropoles littorales** qui en profitent (notamment les mégapoles) **au détriment des espaces intérieurs et des Etats sans accès à la mer.**

*Cf. De fait, cela correspond aux logiques vues dans le I-B-*

### b) Les façades maritimes et leurs grands ports, des pôles économiques majeurs

**1 p.262 : les façades maritimes les plus actives**

*Cf. I-A-2) L'inégale intégration des territoires dans la mondialisation- les façades maritimes*

### c) Le développement des littoraux touristiques

**DIAPO** : Les littoraux se sont également beaucoup développés ces 50 dernières années en raison de la progression du tourisme. Certains sont particulièrement adaptés à l'accueil de navires de croisière comme les Caraïbes, la Méditerranée, les îles du Pacifique et dans une moindre mesure l'Europe du Nord et l'Amérique du Sud.

Il s'agit essentiellement de littoraux de pays du Nord.

---

## 3) LA COURSE POUR L'APPROPRIATION DES RESSOURCES MARINES

### a) Les ressources énergétiques et minérales

**DIAPO** : **2 p.263 : les potentialités des océans**

**1/3 des réserves d'hydrocarbures prouvées se trouvent sous les océans et leur exploitation représente déjà 1/3 de la production mondiale, part qui va sans doute croître dans les années à venir avec les progrès des techniques de forage.** On peut de plus en plus envisager l'exploration des zones en eaux très profondes.

Le pétrole sous-marin est extrait sur des **plateformes offshore, c'est-à-dire en pleine mer.**

On en trouve surtout aujourd'hui **dans l'océan glacial Arctique, dans la mer des Caraïbes, dans le golfe de Guinée et en mer de Chine méridionale.**

*En savoir plus sur le site de l'IFREMER : <https://wwz.ifremer.fr/qm/Comprendre/Nos-questions/Les-marges/L-offshore-petrolier>*

*Des sites à potentiel nouveau vont être découverts dans des zones non encore attribuées qui vont susciter des convoitises. L'offshore profond (500-3000 m) reste globalement une des rares zones, avec l'Arctique encore très peu explorées et susceptibles de donner lieu à des découvertes majeures. Même si dans certains cas, comme au Brésil le stade de l'exploitation est déjà atteint (exploitation du champ de Marlin par plus de 1700 m de fond), on assiste aujourd'hui à un très fort développement de la recherche pétrolière dans essentiellement quatre secteurs géographiques : la marge brésilienne, le Golfe du Mexique, l'Atlantique nord-est et le Golfe de Guinée,*

**DIAPO** : On sait depuis les premières explorations dans les années 1970 que les planchers océaniques contiennent en **grande quantité des métaux** dont les gisements s'épuisent à terre : **cuivre et manganèse** principalement, mais aussi **cobalt, nickel, métaux précieux et critiques, dont des terres rares** utilisées notamment dans les industries de pointe. On estime même que les minerais sous-marins représenteraient **84% des réserves mondiales.**

Pour l'instant, l'exploitation de tels champs profonds n'est pas possible (tant pour le ramassage des métaux que pour leur remontage), mais la montée des prix des matières premières et les progrès techniques rendent ces gisements sous-marins de plus en plus attractifs.

En savoir plus grâce au CNRS et aux journaux La Tribune et L'Usine Nouvelle : <https://lejournal.cnrs.fr/articles/exploiter-les-profondeurs-de-locean> et <http://www.latribune.fr/actualites/economie/france/20140210trib000814539/sur-quel-tas-d-or-sous-marin-la-france-est-elle-assise-.html> et <http://www.usinenouvelle.com/article/des-mines-sous-les-mers.N321698>

#### b) [Les ressources halieutiques](#)

**DIAPO** : La production de poissons a été multipliée par 7 dans le monde entre 1950 et 2010 grâce à la pêche mais aussi de plus en plus à l'[aquaculture \(élevage\)](#) (plus de 40% maintenant).

Les principales zones de pêche se situent en **Asie de l'est et du sud-est (Pacifique)**, en **Amérique du Sud (Pacifique)** et en **Europe (Atlantique Nord et Méditerranée)**.

25% des hommes sur Terre dépendent directement des produits de la mer pour leur alimentation et les [ressources halieutiques \(de la pêche\)](#) sont donc un enjeu majeur pour l'alimentation mondiale.

Il existe des tensions liées à l'exploitation de ces ressources, par ex entre pays de l'UE (France et Espagne : guerre de l'anchois).

#### c) [L'importance des ZEE \(Zones Economiques Exclusives\)](#)

**DIAPO** : 3 p.265 : [délimitation des ZEE](#)

Les enjeux maritimes étant tels, la **conférence de Montenegro Bay (Jamaïque) en 1982 a créé une Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) pour éviter les conflits entre les Etats et délimiter la souveraineté sur les espaces maritimes. Elle a créé :**

- **Les ZEE (Zones Economiques Exclusives) sont des bandes de 200 milles nautiques (370 km) à partir de la ligne de base (côte) en l'absence d'autre rivage.** Si le rivage le plus proche est à moins de 200 milles nautiques, on trace en principe la frontière à mi-distance des lignes de base des deux pays riverains. La zone économique exclusive peut s'étendre au-delà des 200 milles jusqu'à la limite du plateau continental lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance supérieure aux 200 milles marins.

Depuis, « Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a :

- **des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie** à partir de l'eau, des courants et des vents ;
- **juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :**
  - **la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ;**
  - **la recherche scientifique marine ;**
  - **la protection et la préservation du milieu marin »**
- **la zone de haute mer** qui n'appartient à aucune ZEE est considérée comme « bien commun de l'humanité » : la navigation y est libre. Cette convention prévoit aussi le libre passage des détroits.

⇒ La possession de ZEE est donc un atout considérable pour un Etat car celui permet d'exploiter les diverses ressources marines et d'y contrôler la circulation des navires.

## B- DES ESPACES SOURCES DE TENSIONS ET DE MENACES, REVELATEURS DE LA HIERARCHIE DES PUISSANCES

### 1) LA NECESSITE D'UN CONTROLE

#### a) [De la convoitise aux tensions](#)

Tout le 1<sup>er</sup> paragraphe de cette partie vient de prouver combien les espaces maritimes étaient nécessaires pour l'économie mondiale à la fois en tant qu'espaces de circulation et d'échanges (flux de marchandises et d'informations qui les parcourent) et à la fois en tant que pourvoyeurs de ressources (hydrocarbures, minerais, poissons ; tourisme).

Toutes ces potentialités économiques suscitent des convoitises et donc des tensions.

[2 p.263 : zones de tensions](#)

Aujourd'hui seuls 133 pays ont signé la convention de Montenegro Bay et il existe de nombreux conflits concernant la délimitation de la ZEE.

Ex : [2 p.265 : tensions entre Chine et Japon : DIAPO](#) : entre la Chine et le Japon en mer de Chine orientale

Ex : De même le fait que des Etats se disputent le contrôle d'îlots minuscules inhabités s'explique par la volonté de s'approprier la ZEE liée.

**DIAPO** : Par ailleurs, les espaces maritimes sont des espaces communs à l'humanité que celle-ci doit partager. Le fait que certains **Etats n'aient pas accès à la mer (pays enclavés)**, alors que d'autres oui pose problème, de même que l'appropriation de zones de passage stratégiques par quelques pays géographiquement bien situés.

= Par conséquent, il a été nécessaire de mettre en place un contrôle de ces espaces.

#### b) Des espaces propices au développement des activités illégales

L'immensité et la difficile accessibilité des espaces maritimes rendent leur surveillance délicate, ce qui explique le développement d'activités illégales :

- Les paradis fiscaux sont souvent situés sur des îles *cf. I-A-3)c)*
- **DIAPO** : Des flux illégaux liés à des trafics sont acheminés par mers : armes, drogue, animaux sauvages, immigration clandestine (cf. drames à répétition en Méditerranée !)

#### c) Piraterie et terrorisme

**DIAPO** : 2 p.263 : zones de piraterie ; dossier p.266-267

La recrudescence de la piraterie depuis les années 1990 est très nette. Le Bureau Maritime International a enregistré 264 attaques en 2013, notamment dans le golfe d'Aden, le golfe de Malacca et le golfe de Guinée.

On entend par **piraterie** « Tout acte d'abordage contre un navire avec l'intention de commettre un vol ou tout autre crime et avec la capacité d'utiliser la force pour l'accomplissement de l'acte »

Ils s'en prennent à des pétroliers, des navires de commerce mais aussi des bateaux de plaisance (prise d'otages).

*En savoir plus : <http://www.diploweb.com/La-piraterie-maritime-queelles.html>*

*Les attaques ont lieu généralement à l'aube ou au crépuscule à partir de skiffs sur-motorisés filant à 25 nœuds (une quarantaine de kilomètre-heure). Les navires visés sont généralement abordés par l'arrière. Des tirs au lance-roquettes (type RPG) et aux armes automatiques sur la passerelle visent à intimider l'équipage et à l'obliger à stopper ses machines. La durée moyenne de détention des otages est six mois. On dénombrait encore une cinquantaine d'otages dans la région à la mi-avril 2014.*

Combattre la piraterie est donc un enjeu géopolitique, mais aussi économique (chaque porte-conteneurs ou pétrolier pris pour cible représente une somme considérable)

Selon les régions, les pirates sont souvent issus du grand banditisme, mais peuvent également être plus ou moins proches de mouvements indépendantistes, politiques ou terroristes.

Ex : 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 et menacées par des groupes islamistes sont l'Asie du Sud-Est (Philippines et Indonésie) et le littoral de la péninsule arabique.

## 2) MAITRISE ET SURVEILLANCE DES MERS : LE ROLE DES GRANDES PUISSANCES

### a) L'affirmation des grandes puissances sur les mers

Ce sont d'abord et avant tout les Etats-Unis qui sont « maîtres des mers » ainsi que l'explique Pierre Royer auteur de *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde !* : « au-delà de leur **domination matérielle** (une dizaine de porte-avions à propulsion nucléaire, le double de navires d'assaut, une cinquantaine de SNA...) **et technologique** (monopole des catapultes pour porte-avions, missiles de croisière d'une portée de 2500 km), c'est leur capacité à entretenir sur tous les océans une permanence à la mer, indispensable au contrôle des flux stratégiques, et à pouvoir intervenir avec un faible délai en n'importe quel point critique, qui fait leur force. »

*En savoir plus : <http://www.diploweb.com/Etats-Unis-thalassokrator-mais-pas.html>*

Les autres grandes puissances mondiales et les Etats directement concernés par les menaces coopèrent aussi pour lutter notamment contre la piraterie : patrouilles navales, coopération des services de renseignement, satellites d'observation, formation des garde-côtes.

Ex : **DIAPO** : opération de l'UE Atalante

*En savoir plus : <http://www.lefigaro.fr/international/2009/04/15/01003-20090415ARTFIG00021-la-saison-des-pirates-a-repris-dans-le-golfe-d-aden.php>*

Ex : mission de l'OTAN *Ocean Shield*

Toutefois, des Etats se montrent complaisants envers les pirates, notamment en refusant l'intervention dans leurs eaux territoriales.

- ⇒ La capacité à maîtriser et surveiller les océans est étroitement liée à la puissance économique et politique des Etats. Ce sont ceux des grandes aires de puissance et notamment de la Triade qui arrivent le plus à s'imposer sur les mers, au contraire des Etats pauvres et instables politiquement

#### b) Le rôle de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), agence de l'ONU

**DIAPO** : L'OMI (Organisation Maritime Internationale) créée par l'ONU en 1948 et dont font partie 170 pays du monde avait pour but premier la réglementation de la navigation internationale. Toutefois, ses missions se sont développées au cours du temps et concernent maintenant la sécurité, mais aussi la sûreté des transports et la préservation des océans. Elle mène ainsi des actions contre les trafics illicites, la piraterie, le terrorisme ou encore l'immigration illégale (passagers clandestins), notamment en coordination avec les Etats concernés.

Cette action a par ailleurs été critiquée au nom d'un mauvais choix des vraies priorités : 5 p.267 : critique à l'action internationale contre la piraterie

Par ailleurs, l'ONU œuvre, dans sa mission de préservation de la paix, pour le règlement des conflits frontaliers relatifs par exemple aux ZEE.

---

### 3) LA MENACE ENVIRONNEMENTALE

#### a) Les enjeux environnementaux

- L'utilisation des mers et océans pour le transport de marchandises est à l'origine de pollutions des eaux liées au **dégazage sauvage** (**dégazage : opération ayant pour but de débarrasser les citernes d'un pétrolier des gaz qui y subsistent après le déchargement de sa cargaison**) et au **chavirage de bateaux** (marées noires, conteneurs à la mer).
- S'y ajoutent les dégâts provoqués par les activités littorales et notamment le **tourisme** qui laisse sur les plages l'échée par les vagues quantité de déchets. On peut aussi penser aux activités industrielles et agricoles qui polluent les eaux littorales (ex de la prolifération des algues vertes sur les plages bretonnes en lien avec l'utilisation de nitrates dans l'agriculture)
- L'exploitation des ressources marines nuisent aussi à la biodiversité, directement avec la **surpêche** (des espèces sont menacées comme le thon rouge ou la baleine), ou indirectement avec les pollutions des eaux provoquées par les forages et autres activités d'extraction.

Outre les conflits d'usage que cela peut provoquer (multiples conflits entre les acteurs du tourisme, les agriculteurs et les pêcheurs), c'est la qualité des eaux, la faune et la flore qui sont menacées.

**DIAPO** : Illustration alarmante, s'est créé un « 7<sup>e</sup> continent », **un continent de déchets situé dans le Pacifique et mesurant de 2 à 6 fois la superficie de la France** : **VIDEO** : [http://www.dailymotion.com/video/xt5s16\\_dessous-des-cartes-des-iles-de-dechets-le\\_tv](http://www.dailymotion.com/video/xt5s16_dessous-des-cartes-des-iles-de-dechets-le_tv)

#### b) Des efforts peu suivis en faveur d'une gestion plus durable de la ressource

**DIAPO** : L'OMI a également la protection environnementale des océans dans ses missions.

**DIAPO** : D'autres acteurs mènent une action contre la pollution comme **les ONG à l'image de Greenpeace**.

Ex : campagnes publicitaires, lobbying

**Les Etats ont aussi un rôle.**

Ex : mesures de la France pour la préservation des littoraux et la lutte contre la pollution.

**Cependant, l'action manque d'efficacité et de suivi pour plusieurs raisons :**

- **le coût** du recyclage (par exemple du continent de déchets)
- **la difficulté d'harmoniser la réglementation et d'organiser-coordonner l'action internationale**
- **le fait que les océans « n'appartiennent » à personne en particulier** mais à tous : aucun Etat ne se sent personnellement concerné et responsable
- **le fait qu'un grand nombre d'Etats aient d'autres priorités, comme le développement pour les pays du Sud**