

Thème 2 de géographie : Les dynamiques de la mondialisation

Chapitre 2 « les territoires dans la mondialisation »

Les espaces maritimes : approche géostratégique

« Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même. » Walter Raleigh, officier et explorateur anglais qui vécut dans la 2^e partie du XVI et au début du XVII^e s.

La mondialisation a accru l'importance stratégique des mers et des océans, dans la mesure où le transport maritime est essentiel pour l'économie mondiale. On observe une littoralisation marquée et un renforcement du rôle des façades maritimes. Les États les plus impliqués dans la mondialisation participent au contrôle et à la sécurisation des routes maritimes, d'autant plus que l'appropriation des espaces maritimes est une projection de la puissance continentale. 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.

- Dans un contexte de maritimisation de l'économie, dans quelle mesure les espaces maritimes deviennent-ils un enjeu majeur de la mondialisation ?

Ou pour reprendre l'expression du président Emmanuel Macron aux *Assises économiques de la mer* en décembre 2019 : « Dans quelle mesure le XXI^e siècle sera-t-il maritime ? »

I. Les espaces maritimes, des espaces valorisés dans le fonctionnement de la mondialisation

A/ Des espaces essentiels pour l'économie mondiale

➤ Le transport maritime vital pour les échanges mondiaux

90% du trafic international de marchandises s'effectue par voie maritime à la suite de la révolution des transports par mer qui se caractérise par :

- la conteneurisation : Les conteneurs facilitent les opérations de chargement et de déchargement ce qui favorise l'intermodalité, c'est-à-dire le passage entre plusieurs modes de transports différents (bateau, avion, camion, train). Un conteneur est une caisse métallique à la dimension standardisée, facilement empilable. Les conteneurs facilitent les opérations de chargement et de déchargement (durée moyenne des escales de porte-conteneurs est d'environ huit heures ; contre trois à quatre jours de manutention pour un cargo classique

- la spécialisation des navires (porte-conteneurs, pétrolier, paquebots, etc.), l'augmentation de leur vitesse et de leur capacité avec une course au gigantisme. On trouve désormais des porte-conteneurs mesurant de 400 mètres de long. Ces évolutions ont permis une baisse des prix, un raccourcissement des délais et une augmentation du fret (= marchandises transportées).

=> augmentation des quantités transportées ce qui a permis d'abaisser les coûts et de favoriser/ renforcer la DIT

Le processus de maritimisation a valorisé les ports et les façades maritimes. Sur les 10 premiers ports mondiaux, 9 se trouvent en Asie (dont 7 en Chine) >Façade asiatique représente près de 40% du tonnage mondial de marchandises exportées par voie maritime.

Pour faire face à la course au gigantisme des bateaux, et à la concurrence, les ports sont obligés de se moderniser, de s'automatiser, de s'agrandir

Ex 1 : A Shanghai, à plusieurs dizaines de kilomètres au sud de la ville, un port a été construit à partir d'ilots et de terre-pleins gagnés sur la mer. Il est relié au continent par un pont de 30 kilomètres. C'est le plus grand port du monde

Ex 2 : doublement récent de la capacité d'accueil du port de Rotterdam.

De fait, être enclavé (=ne pas avoir d'accès à la mer) est un handicap économique majeur aujourd'hui : 45 pays enclavés mais la situation n'est pas prédéterminée : cf Suisse > ex : la Bolivie revendique un accès à l'Océan Pacifique, perdu à la fin du XIX au profit du Pérou et du Chili.

➤ Les câbles sous-marins, infrastructures maritimes au cœur des communications mondiales

- les câbles sous-marins = « vecteurs physiques des flux d'information », car ils assurent plus de 95% des communications intercontinentales, qu'il s'agisse d'Internet ou de la téléphonie
- les câbles sous-marins sont essentiels pour les transactions financières internationales : le réseau sous-marin est la seule infrastructure capable d'offrir aux traders la rapidité d'échanges suffisante entre deux places boursières, En 2019, on recensait 380 câbles sous-marins, soit une longueur totale atteignant 1,2 M de kilomètres.

B/ Des flux répartis sur des voies maritimes utilisant des points de passage stratégiques

Il existe des autoroutes maritimes :

- « rails » : routes très fréquentées
- « embranchements » : on prend certaines routes à certains endroits

Importance des points de passage stratégiques

L'aménagement des isthmes (étroite bande de terre séparant deux espaces maritimes) de Panama et de Suez a réduit le temps de parcours entre les principales façades maritimes

Détroits de Malacca et du Pas-de-Calais ouvrent sur des façades maritimes très actives : ce sont les passages maritimes les plus fréquentés au monde (tous types de marchandises confondus).

= On observe bien un fonctionnement réticulaire : les routes maritimes servent de supports aux flux de marchandises, relient les façades maritimes des grandes aires de puissance entre elles et forment un réseau. Ces façades maritimes sont les nœuds principaux de ce réseau tandis que les pays émergents sont de mieux en mieux reliés à ces nœuds.

+ rôle stratégique des détroits du MO est lié à l'intensité du trafic pétrolier : crainte au printemps 2019 quand l'Iran a menacé de fermer le détroit d'Ormuz car en 2018, 30% des hydrocarbures transportés par tankers dans le monde et 25% du gaz naturel liquéfié (GNL) transporté par méthaniers ont transité par ce détroit

Détroits et canaux sont donc vitaux dans la mondialisation et les règles de circulation y sont primordiales d'autant qu'il peut y avoir beaucoup de trafic, de l'attente lors des passages à Suez, Panama, Malacca

Détroits st aussi des lieux privilégiés pour les flux illégaux. Certains concentrent d'autant plus les trafics qu'ils se trouvent sur des interfaces marquées par d'importants contrastes de dvpt entre Etats. Les flux de drogues et de migrants clandestins sont intenses dans le détroit de Gibraltar et celui de Floride.

C/ Littoralisation des économies

=Processus de concentration des hommes et des activités sur les littoraux : 80% de la pop° mondiale vit à moins de 100 km de la mer.

La littoralisation croissante du peuplement et des activités économiques explique l'importance des grandes façades maritimes mondiales et des grands ports mondiaux (États-Unis, Chine, Japon, UE) et la construction de grands terre-pleins industrialo-portuaires (au Japon par exemple)

-> Nombreuses métropoles, des villes mondiales situées sur les littoraux.

-> Zones franches sont localisées de manière préférentielle sur les littoraux pour faciliter l'exportation des marchandises.

-> Paradis fiscaux, qui facilitent le blanchiment d'argent et l'évasion fiscale de sociétés offshore, sont souvent des territoires insulaires à proximité des façades maritimes et des pôles majeurs de la mondialisation : Bahamas, Bermudes, îles Caïmans... à proximité des Etats-Unis par exemple.

II. Des mers et des océans, reflets de la hiérarchie des puissances

A/ La militarisation des espaces maritimes témoigne de la puissance des Etats.

Navire de guerre = moyen de porter les valeurs et la puissance d'un Etat
> les forces navales sont un soutien essentiel à la politique de puissance d'un Etat.
Les porte-avions (véritables bases mobiles lors des opérations) et les sous-marins nucléaires d'attaque (qui constituent une partie des forces de dissuasion nucléaire) sont les symboles par excellence de la puissance maritime.

En 2016, on dénombrait 25 porte-avions, 420 sous-marins (dont 45 lanceurs d'engins nucléaires)

10 Etats concentraient 84 % de la flotte de guerre mondiale parmi lesquels les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Russie et des puissances émergentes comme la Chine, Inde, Brésil, Turquie, Corée du Sud, Pakistan.

Les Etats-Unis disposent de la 1^{re} des marines de guerre (3,3 M de tonnes) : 16 sous-marins nucléaires, 11 porte-avions et 4 000 avions, 12 porte-hélicoptère et le corps spécialisé des Marines. Ils quadrillent l'espace maritime mondial en sept zones. 154 bases sont dispersées dans 17 pays étrangers (Japon, Australie, Islande, Italie, Espagne, Turquie...) en plus des 45 bases sur territoires américains.

La Chine est devenue en 2019 la 2^e marine de guerre au monde (avec 1,6 M de tonnes), juste devant la Russie (1 M de tonnes).

Cette montée en puissance de la flotte chinoise, illustrée par la construction entièrement chinoise du 2^e porte-avion dont dispose le pays depuis 2017, s'inscrit dans un contexte d'affirmation du pays à l'échelle de la région (en mer de Chine méridionale) et à l'échelle du monde

B/ Sécuriser les mers et les océans

Les opérations militaires des puissances visent à :

- **sécuriser les routes menacées par la piraterie** au large d'Etats faibles ou défaillants (Somalie, côtes du golfe de Guinée, Caraïbes, côtes de l'Indonésie et de la Malaisie)
Piraterie relève d'un antimonde illégal, où la gestion publique est défailante et constitue un terreau favorable à des attaques. Elle est le révélateur des principales disparités économiques, sociales et politiques dans un contexte mondialisé.

Les principaux foyers de la piraterie se trouvent près de routes maritimes de rang mondial empruntées par des pétroliers, des porte-conteneurs.

La piraterie peut affecter les seuils maritimes stratégiques ou leurs environs, du fait du ralentissement de la navigation, de la configuration des lieux et surtout de la concentration des cibles potentielles.

La lutte contre la piraterie est le fruit d'une coopération internationale soutenue par les grandes organisations internationales (l'ONU). Ce sont les États moteurs de la mondialisation (particulièrement tributaires des transports maritimes pour le fonctionnement de leur économie) qui s'impliquent le plus dans cette lutte, notamment en mobilisant des moyens militaires (EU, Chine, UE, Japon ...).

- **combattre les trafics illicites** : trafics de drogue, d'armes, les migrations clandestines.

- **surveiller et sécuriser les infrastructures stratégiques que sont les câbles sous-marins** (par lesquels transitent des informations sensibles) : Les déclarations d'Edward Snowden, consultant pour la NSA, ont permis de révéler en 2013 une collecte massive de données réalisée par le gouvernement américain à partir de câbles sous-marins via, notamment, les programmes d'espionnage Upstream et Tempora ».

C/ Contrôler la filière maritime

L'arrivée du conteneur a eu un impact sur les compagnies maritimes qui depuis les années 1990 ont été touchées par un **processus de concentration**.

L'acquisition des navires porte-conteneurs et la massification des transports demandent un investissement financier colossal. Ainsi les compagnies procèdent à une concentration des capitaux sous formes d'alliances stratégiques ou de fusions.

Dès lors, seuls quelques grands armateurs survivent à ce processus et contribuent à une concentration des flux de marchandises globaux dans les quelques ports les mieux équipés au monde. **On assiste donc à une réduction du nombre d'acteurs et à une polarisation des flux dans quelques ports.**

Les premiers opérateurs maritimes mondiaux sont européens (du moins du point de vue de leur siège social et de leurs centres de décision, moins de celui du pavillon de leurs navires ou de leur personnel) et chinois !

1/ le danois Maersk

2/ l'italo-suisse MSC (Mediterranean shipping company)

3/ le chinois Cosco Shipping (depuis juillet 2018)

4/ le français CMA CGM

III. Des espaces entre tensions et convoitises

A/ Des espaces convoités pour leurs ressources

➤ Ressources halieutiques

- Ressources halieutiques représentent **16% des protéines animales consommées** dans le monde, notamment ds les PED d'Afrique et d'Asie ainsi que dans les petits états insulaires (Maldives, Seychelles)

- La pêche fait vivre 200 M de personnes dans le monde (dont 90% sont dans les PED) 150M tonnes de poissons sont pêchées chaque année.

➤ Ressources énergétiques et minières

- **Exploitation des minéraux et métaux précieux océaniques** demeure limitée :

Ex : Les diamants extraits au large de la Namibie par 35m de fond par la firme De Beers

Ex : nodules polymétalliques sont des particules de petite taille, avec une teneur en métaux (cobalt, fer, manganèse, platine, nickel, or, argent, cuivre, terres rares) importante > métaux utilisés dans la fabrication de produits électroniques, notamment des batteries rechargeables). Réserves importantes dans le Pacifique : exploitation depuis le début des années 2010, dans les eaux de la Papouasie-Nouvelle-Guinée

- **Espaces maritimes représenteraient environ 22% des réserves mondiales de pétrole et 30% de celles de gaz.** Les gisements offshore (localisés en haute mer) fournissent 30% de la production mondiale d'hydrocarbures. De nouvelles techniques permettent de les exploiter à de grandes profondeurs.

> Recherche de nouveaux gisements dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles.

= importance nouvelle de la région Arctique pour la Russie car l'Arctique disposerait de nombreuses réserves d'hydrocarbures

+Les énergies de la mer renouvelables:

Eolien marin

Marémoteur (amplitude de la marée doit être de 10 m au moins)

Houlomoteur (force des vagues)

Biomasse (algues)

➤ Le développement du tourisme

-sur les littoraux : développement des stations balnéaires même si la nage n'est pas une pratique répandue dans de nombreux pays encore : Inde, Chine. Les travaux de Jean Rieucou (*Le Kenya dans la 3e révolution touristique*, 2014) montrent, en effet, la

diffusion de la nage au sein de la société kenyane, en même temps que les lieux d'accès à la mer se multiplient et ne sont plus seulement réservés aux touristes étrangers.

- essor du tourisme de croisières

30 M de croisiéristes en 2019 contre 19 M en 2010 et 7 M en 2000

(Plusieurs bassins de croisière :

- espace Caraïbes Bermudes : 37% de la clientèle
- Méditerranée : 19% de la clientèle
- Baltique, Mer du Nord : 11%

B/ Les espaces maritimes au cœur de rivalités

➤ Une délimitation conflictuelle

Espaces maritimes font l'objet de partages internationaux : la Convention de Montego Bay (1982) établit une distinction entre quatre entités, dotées chacune d'une législation propre. **Cette zonation précise ne fait que reculer les frontières nationales au-delà du trait de côte, entre ZEE et haute mer.**

La création de la ZEE (espace large de 200 milles à partir duquel l'Etat riverain a la souveraineté sur les ressources qui s'y trouvent) illustre la **territorialisation croissante des espaces maritimes** puisque l'on remarque bien la constitution d'un territoire avec des acteurs nombreux, des enjeux pluriels >> on parle alors de « *merritoire* » (expression forgée par Camille Parrain dans sa thèse Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'Océan Atlantique, 2010)

Cette appropriation des mers est d'autant plus forte sur les eaux proches des côtes : des marques paysagères donnent, en effet, une impression d'appropriation quasi-totale de la mer territoriale (jusqu'à 12 milles nautiques) : les bouées et autres lignes de baignade, les phares... sont autant d'indices pour désigner des dangers, bien connus des gens de mer.

➤ Conflits nombreux

- *Conflits entre Etats pour la délimitation des ZEE*

Les ZEE sont un facteur de puissance pour les États disposant de littoraux étendus et d'îles

-EU ont le 1er domaine maritime mondial avec 12,2 M de km² / la France le 2ème avec 10,4 M km²

>Les États défendent/ veulent étendre leur ZEE car l'exploitation des espaces maritimes est un facteur de développement pour les pays du Sud, tandis que les pays du nord et émergents cherchent à garantir leur approvisionnement en matières premières.

Ex : appropriation de la Mer de Chine : un grand nombre d'acteurs étatiques : le Vietnam et la Chine, les Philippines, la Malaisie, le sultanat de Brunei et Taïwan ont aussi formulé des revendications territoriales.

> délimitation des ZEE représente un enjeu de taille dans cette mer riche en hydrocarbures ainsi qu'en ressources halieutiques, et traversée par l'une des voies maritimes les plus fréquentées au monde.

Conflits d'appropriation passe par le nom > aspect symbolique : nommer c'est contrôler, nommer une entité c'est déjà un acte de territorialisation et d'appropriation + tensions de la Chine avec le Japon pour les îles Senkaku (administrées par le Japon et revendiquées par la Chine) : ambassadeur de Chine en Belgique a acquis une carte de 1832 montrant les îles portant leur nom chinois (diaoyu) > preuve de leur appartenance à la Chine selon lui ! Recherche de cartes historiques est classique dans la diplomatie asiatique !

Chine s'affirme comme puissance à l'échelle mondiale et à l'échelle régionale face à ses voisins.

- *Conflits d'usage fréquents sur les littoraux*

En raison de la présence de nombreux acteurs et multiples activités sur des espaces restreints.

->tensions entre **objectif de préservation** de l'environnement et **développement économique** :

ex : Surpêche menace la reconstitution des espèces. Sur les 10 espèces les plus pêchées dans le monde, 7 sont considérées comme surexploitées ou pleinement exploitées.

C/ Vers d'autres routes maritimes ?

Contexte de réchauffement climatique avec une déglaciation saisonnière de plus en plus longue dans l'océan Arctique (embâcle plus tardive et débâcle plus précoce) permettrait d'y ouvrir de nouvelles voies maritimes.

- il devient envisageable d'emprunter le **passage du Nord-Est** le long de la côte septentrionale russe : ce passage permet de ramener la distance entre Rotterdam et Yokohama de 11 200 à 6 500 milles nautiques, soit 42% de moins que le trajet par le canal de Suez

-le **passage du Nord-Ouest**, le long du Groenland, du Canada et de l'Alaska réduirait le trajet de Rotterdam à Seattle de 2 000 milles marins, soit 25% de moins que par le canal de Panama. La différence serait beaucoup plus grande encore pour les très gros navires (over-Panamax) qui ne peuvent emprunter les canaux, en raison de leur taille, et doivent passer par le Cap Horn ou le Cap de Bonne Espérance.

Mais des incertitudes demeurent sur l'intérêt économique et logistique de ces "futurales" routes maritimes : on peut s'interroger sur leur rentabilité réelle et se demander si une voie de navigation qui n'est pas ouverte toute l'année et qui

nécessite la mise en place de convois précédés de puissants brise-glaces est compatible avec les exigences du transport moderne et avec la ponctualité qu'il implique

On a vu que les espaces maritimes constituent bien des espaces stratégiques. L'actuelle pandémie du coronavirus l'illustre de manière éloquent : des ports à l'arrêt, des flux interrompus depuis la Chine, véritable usine du monde, qui ont rapidement impacté les entreprises françaises, européennes. Ainsi, la diminution voire l'arrêt de certains flux économiques, humains met en lumière les liens et l'interdépendance entre les différentes régions du monde.

Sujets possibles pour les ES-L:

-**composition** sur les enjeux géostratégiques des espaces maritimes.

>Mineure

- **l'étude critique de document(s)**.

- **réalisation cartographique** : un croquis des aspects géostratégiques des espaces maritimes.