

Les espaces maritimes, approche géostratégique

(phrase d'accroche) Le contrôle des espaces maritimes a souvent été une des clés de la puissance. Dans l'Antiquité, il s'agissait du contrôle de la Méditerranée. Depuis l'époque moderne, la domination des mers conduit à la puissance. On parle ainsi de « thalassocratie » (thalassa signifie « mer » en grec) pour l'Empire britannique au début du XXe siècle. (phrase d'intérêt du sujet) Les 70 % de la surface du globe recouverts de mers et d'océans constituent aujourd'hui un enjeu majeur. 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). Ces espaces sont à la fois des lieux d'échange et des lieux où les États affirment leur puissance pour contrôler et sécuriser les routes maritimes, en particulier les points nodaux : l'appropriation des espaces maritimes est une projection de la puissance continentale.

(formulation de la problématique) Quel est le rôle des espaces maritimes dans l'espace mondial ? Quels sont les enjeux et les acteurs de ces espaces ? Comment la mondialisation accroît-elle l'importance géostratégique des mers et des océans ?

(annonce de plan) : Nous verrons tout d'abord l'importance géostratégique des mers et des océans, dans le contexte d'un commerce mondialisé et où les territoires doivent assoir leur puissance. Nous verrons ensuite les mers et les océans, non plus comme un espace à traverser ou à protéger, mais comme un espace qui sera l'objet d'une course à l'appropriation des ressources, ressources qui vont susciter des convoitises, pour voir enfin la multiplication des tensions entre pays et les menaces environnementales.

I. Des espaces vitaux pour l'économie mondiale

Les espaces maritimes sont vitaux pour l'économie mondiale. Dans le cadre de l'économie mondialisée, le transport maritime, bon marché, est une activité essentielle. Ils permettent la mondialisation des flux. Près de 80 000 navires marchands sillonnent la planète, transportant 90 % du volume du commerce mondial.

1. Les routes maritimes

Les routes maritimes sont les autoroutes de la mondialisation. Les routes maritimes sont des sortes de couloirs marins, larges de quelques kilomètres, dans lesquels circulent les marchandises dans les meilleures conditions de sécurité et de rapidité possibles. Elles sont dessinées en fonction de points de passages obligatoires (comme les canaux et détroits), des contraintes naturelles (courants marins, vents, côtes, récifs...) et des frontières politiques. Elles sont empruntées par des milliers de bateaux chaque année et supportent à elles seules presque 90% du trafic international des marchandises. Les routes maritimes les plus empruntées relient les zones de production aux lieux de consommation. Elles sont essentielles pour l'acheminement des matières premières et des produits manufacturés d'un point à l'autre de la planète. (Voir schéma 1).

2. De nouvelles routes en perspective

De nouvelles routes qui passent par le pôle nord sont en perspective. Du fait du réchauffement climatique, la banquise diminue dans l'océan Arctique. Cette « catastrophe » écologique offre des perspectives nouvelles d'ouverture de deux « routes maritimes du Nord ». Elles permettraient de réduire de plusieurs milliers de kilomètres les trajets entre l'Asie et l'Europe ou l'Amérique du Nord en leur évitant de passer par les canaux de Suez ou de Panama. (Voir schéma 1).

3. Spécialisation des navires

Les navires sont spécialisés selon leur cargaison ou la route qu'ils vont prendre. Les navires de charge (cargo) transportent des marchandises

- liquides : pétroliers, chimiquiers, produits alimentaires liquides, gaziers...
- en vrac : Les vraquiers transportent des « vracs secs » dans leur cale (céréaliier, charbonnier, minéralier, aluminium, cimentier, copeaux de bois en vrac, etc.). Les rouliers transportent des charges qui peuvent y être chargés par roulage (véhicules, matériels de travaux publics, etc.)
- conteneurisée : Le conteneur est une boîte métallique standardisée d'une longueur de vingt pieds (soit 6,096 mètres). Son unité de mesure est l'équivalent vingt pieds (EVP). Les navires sont des porte-conteneurs. On parle de la « révolution du conteneur ». (Voir vidéo #Datagueule Containers, la vie en boîtes).
- Enfin, il y a les navires à passagers.

4. Réaménagement des espaces

a. Littoralisation

La mondialisation affecte les espaces littoraux qui vont subir des réaménagements. La mondialisation a un impact sur la géographie des espaces littoraux : la littoralisation est la concentration des hommes et des activités sur les littoraux. Ce phénomène s'accompagne d'une métropolisation des activités et le développement d'immenses zones industrialo-portuaires (ZIP). 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 (pays enclavés), ce qui renforce la hiérarchisation des

espaces. Même constat entre les mégaloportues portuaires des États développés et des 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.

b. Importance des façades maritimes

Les façades maritimes vont devenir le centre de cette maritimisation de la mondialisation. Les façades maritimes sont des littoraux où se concentrent de nombreux ports importants. Ce sont des espaces de production et d'échanges connectés entre eux à l'échelle mondiale. Ce sont des interfaces majeures de la mondialisation, lieux clés de la mondialisation : elles sont l'aboutissement des flux, l'espace où se rencontrent l'arrière-pays de cette façade (hinterland) et son avant-pays, élargi au monde entier par la mondialisation. Longtemps, le Northern Range, sur la Manche et la Mer du Nord, a été la façade maritime la plus active. Depuis quelques années, elle est devancée par l'Asie orientale qui bénéficie du dynamisme de la Chine avec 7 des 10 premiers ports mondiaux de marchandises. Là se concentrent les plus importants trafics de conteneurs mondiaux. (Voir schéma 1).

c. Les ports

De nombreux ports voient le jour (sont modernisés) et deviennent les plaques tournantes des échanges mondiaux. Ce sont des points de passage obligés pour les marchandises en transit entre l'intérieur et l'extérieur des continents. (Voir schéma 1).

d. Aménagements

Des aménagements sont créés pour faire face au manque de place ou à la modernisation des bateaux ou des techniques de chargement et déchargement des navires. Les littoraux et zones portuaires font l'objet d'aménagements, espaces parfois conquis sur la mer (polders ou terre-pleins), extension de la surface des villes côtières (Tokyo, Shanghai, Singapour).

Les ports ont dû s'adapter à la taille des navires et à l'essor du commerce maritime, en aménageant des quais et des bassins en eaux profondes et en modernisant les techniques de chargement et de déchargement des marchandises. Ils se sont dotés de terminaux à porte-conteneurs. Les canaux de Panama et de Suez ont subi des travaux pour supporter des navires de plus gros volume. (Voir schéma 1).

e. Renforcement du rôle stratégique des passages maritimes (caps, détroits, canaux).

Les passages maritimes (caps, détroits, canaux) vont voir leur rôle stratégique renforcé. On appelle « point nodaux » les passages névralgiques du commerce maritime. Il peut s'agir d'étroits passages naturels mais également des canaux creusés par les hommes pour faciliter les échanges (Panama et Suez). Les caps, les détroits et les canaux sont les épinés dorsales de la mondialisation des échanges. Ce sont des points de passages incontournables pour la circulation des matières premières, des populations et des produits manufacturés, car elles permettent de raccourcir considérablement les distances des trajets, donc les délais de livraison (et donc les coûts de transport). (Voir schéma 1).

f. Tourisme de croisière

Des flux de toute nature (personnes, marchandises ou informations) vont eux aussi générer des aménagements. Développement et l'aménagement des littoraux touristiques en relation avec les zones de croisières (Caraïbes et Antilles, Méditerranée, îles du Pacifique, Europe du Nord).

g. Fonds marins comme zone de transfert de matières premières ou d'informations.

Les fonds marins sont parcourus par un réseau d'oléoducs, de gazoducs et de câbles de télécommunication. (Voir Carte des câbles sous-marins).

Schéma 1 Routes, canaux & détroits, façades maritimes & ports

Route principale
Routes secondaires
Routes de l'Arctique
Canaux et détroits
Travaux d'aménagements
(Suez et Panama)
Façades maritimes
Ports

5. Activités illicites

La mer est aussi le lieu où se passent des activités illicites. Flux d'argent et flux de personnes.

a. Paradis fiscaux

Les paradis fiscaux facilitent le blanchiment d'argent et l'évasion fiscale sont souvent des îles (Caraïbes, Océanie). (Voir schéma 2).

b. Flux illégaux

Les flux illégaux (drogue, migrants clandestins) caractérisent les interfaces Nord/Sud (Caraïbes, Méditerranée, Mer de Chine). (Voir schéma 2).

Schéma 2 des zones de piraterie, activités illicites et des interventions internationales

Zones de piraterie
Paradis fiscaux
Flux illégaux
Opération Atalante
Opération Ocean Shields

6. La sécurisation des flux et contrôle des espaces maritimes. Présence militaire.

La sécurisation des flux et le contrôle des espaces maritimes va générer une présence militaire accrue. La dangerosité actuelle des routes maritimes oblige les états à protéger les espaces maritimes.

a. Approvisionnement énergétique

Pour les États les plus puissants, la sécurisation des voies maritimes est un enjeu crucial pour assurer leur approvisionnement énergétique (exploitation et transport).

b. Vulnérabilité des passages obligés : convoitise et piraterie et terrorisme.

Contraints d'emprunter un certain nombre de points de passage obligés, les flux maritimes sont vulnérables et suscitent convoitises et tensions.

- La piraterie se développe souvent autour des côtes littorales les plus pauvres. Les difficultés économiques, la faiblesse de l'autorité d'États côtiers aux budgets limités et l'abondance des opportunités incitent souvent les populations côtières à se lancer dans cette activité. Les navires sont attaqués par des pirates qui volent tout ou une partie de la cargaison et font des otages afin d'obtenir une rançon, comme on peut le voir dans le film « Capitaine Philipps ». (Voir schéma 2).

- Le terrorisme maritime s'exerce contre les navires, les bâtiments de guerre et les infrastructures portuaires, touristiques ou industrielles. Sri Lanka, Indonésie, Philippines, Golfe de Guinée, Golfe d'Aden (2001, destroyer américain victime d'un attentat à l'embarcation piégée revendiqué par Al Qaïda à Aden).

c. Des routes sous surveillance militaire

Considérés comme des enjeux majeurs pour des raisons économiques, de sécurité régionale voire internationale, ainsi que pour le déploiement des forces navales, canaux et détroits bénéficient d'une surveillance accrue et sont souvent gardés par des bases militaires : ce fut par exemple le cas du détroit d'Ormuz lors de la guerre Iran-Irak (80-88). Les Occidentaux prirent le parti d'envoyer leurs flottes de guerre dans la région pour s'assurer de son contrôle. Depuis la première guerre du Golfe (1990-1991), la navigation au Moyen-Orient reste sous la menace d'une rupture des relations entre l'Iran et les États-Unis. L'Iran a menacé par deux fois de fermer ce détroit (en 2008 et 2011). Dans les secteurs concernés par le terrorisme ou les attaques de pirates, on assiste à un déploiement permanent des différentes marines de guerre américaines, européennes, chinoises ou japonaises.

d. Maîtrise militaire de l'espace maritime

La maîtrise militaire de l'espace maritime revêt donc une importance capitale. Dix États ont 84 % des forces maritimes mondiales. Le but est d'abord de montrer sa puissance, de faire peur ou d'exercer une pression, d'assurer la sécurité des routes maritimes commerciales (zones de piraterie, trafics illégaux, menaces de certains États), d'accomplir des missions humanitaires, de poursuivre les pollueurs, voire de faire la guerre. (voir schéma 3).

- Avec leur flotte répartie sur toutes les mers du globe, les États-Unis disposent de points d'appui sans équivalent. Ils dominent de loin, avec leurs six flottes dont 20 porte-avions et porte-hélicoptères, 70 sous-marins nucléaires, de nombreux sous-marins classiques, et leur impressionnant réseau de bases. Ils sont les gendarmes des mers, et réorganisent leur présence dans le monde en fonction des évolutions, en particulier la montée en puissance de la Chine.

- La Chine accroît ses forces navales (sous-marins et de porte-avions) et procède à la constitution d'un réseau de bases depuis son territoire jusqu'au Golfe persique, le « collier de perles ». (Voir schéma 3). Elle possède 6 sous-marins nucléaires et des porte-avions en construction.

- La Russie possède 1 porte-avion, 37 sous-marins nucléaires

- La France (un porte-avion, 10 sous-marins nucléaires), le Japon et le Royaume-Uni (11 sous-marins nucléaires) possèdent également des sous-marins nucléaires

- D'autres puissances sont en passe de devenir des puissances navales régionales, comme l'Inde, le Brésil, Taïwan, la Turquie, la Corée du Sud, le Pakistan et l'Iran. Ils renforcent chaque année leur marine de guerre afin de défendre leurs intérêts stratégiques. L'Asie Pacifique, nouveau centre de gravité de l'économie mondiale, est particulièrement concernée par cette montée en puissance.
- Le Golfe d'Aden a été le lieu où toutes ces forces militaires navales se sont montrées. La piraterie somalienne a été l'opportunité d'un déploiement international de la puissance maritime : l'Union Européenne et l'Opération Atalante, l'OTAN avec l'Opération Ocean Shield. (Voir schéma 2). Cet espace est aujourd'hui un endroit sûr pour la navigation, avec éradication quasi-totale de la piraterie.

Schéma 3 Hiérarchisation des puissances navales

Première puissance mondiale
 « Le gendarme des mers »
 Très grandes puissances maritimes
 Puissances maritimes fortes
 Puissances maritimes à rayonnement régional
 Stratégie du « Collier de Perles » chinoise

II. La course à l'appropriation des ressources marines.

Les mers et océans sont riches en ressources halieutiques, minières et énergétiques. Ces richesses vont provoquer une course entre les pays et les firmes afin de se les approprier. La communauté internationale va alors intervenir pour tenter de réguler les flux et d'éviter les conflits.

1. Enjeux énergétiques

22% réserves pétrolières, 30% réserves gaz. Gisement off-shore représentent 1/3 de la production mondiale. Le premier choc pétrolier (1973) a été l'élément déclencheur de l'exploitation pétrolière offshore dans le Golfe du Mexique et en mer du Nord, en dépit du coût et de la complexité des opérations. Le Brésil et le golfe de Guinée (Gabon, Angola, Nigéria) ont suivi. Aujourd'hui, la mer de Chine et l'océan Arctique pourraient devenir les terrains d'exploitation pétrolière de demain au vue de découvertes récentes. (Voir schéma 4).

2. Progrès techniques.

Exploitation en « offshore » (plateformes pétrolières). Gisements parfois très profonds (Brésil 2 200 m).

3. Réserve de minerais

Les fonds marins représentent également 84% des réserves de minerais (manganèse, cobalt, cuivre et nickel). 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.

4. Ressources halieutiques.

Fonction nourricière des ressources de la mer : Le quart de l'humanité dépend directement des produits de la mer pour son alimentation. (Voir schéma 4).

Schéma 4 Les ressources maritimes

Zones de pêche

Gisements d'hydrocarbures off-shore

5. Convoitises et enjeux : Zone économique exclusive (ZEE).

Signée à Montego Bay par les Nations Unies en 1982, la convention des Nations unies sur le droit de la mer est une tentative de **régulation internationale** : sur 12 milles marins depuis la côte (22 km), les États sont pleinement souverains sur les espaces maritimes. Ensuite, jusqu'à 200 milles marins (370 km), l'État côtier exerce ses **droits souverains** et peut exploiter les ressources, mais doit garantir la libre circulation des navires originaires des autres États. C'est le partage des océans.

III. Multiplication des tensions et menaces

Malgré la volonté de la communauté internationale de protéger les espaces marins, les tensions restent vives entre certains pays et les océans subissent un très grave atteinte environnementale.

1. Tensions

a. Litiges latents.

Dans l'Arctique, il existe des **contestations de ZEE** entre la Norvège et la Russie, entre le Danemark (qui possède le Groenland que les USA ont voulu racheter l'été 2019) et le Canada, entre la Grèce et la Turquie pour la mer Égée

b. Tensions vives (Asie de l'Est et du Sud-Est).

Dans la **mer de Chine méridionale**, la Chine revendique des espaces maritimes également réclamés par d'autres États voisins. Il s'agit de contrôler des îles pouvant servir de point d'appui (**Spratley** et **Paracels**, **Senkaku-Diaoyu**), mais recelant aussi d'importants gisements offshore d'hydrocarbures.

c. Pêche côtière locale

La **pêche côtière locale** est souvent **concurrencée** par l'activité de flottes étrangères **voisines**. Exemple de la « guerre de l'anchois » entre la France et l'Espagne.

d. Entre pêche traditionnelle et pêche industrielle

Les flottes des pays développés vont pêcher dans les eaux territoriales de pays en développement (ayant passé des accords avec leurs gouvernements), entrent en compétition avec les flottes de ces pays. La compétition est largement inégale : comment les **embarcations traditionnelles** pourraient-elles **rivaliser avec les bateaux usines** ? Ces accords rapportent des revenus importants à leurs gouvernements, mais ils se signent souvent **au détriment des populations locales** qui ont toujours vécu de la pêche. Ces bateaux de pêche modernes augmentent le volume des captures de façon spectaculaire. Les Pays riches appauvrissent de nouveaux écosystèmes et ils mettent en danger les populations locales. Par endroit, le poisson a disparu et des communautés entières connaissent la misère et sont privées de leur unique source de protéines.

e. Piraterie

La piraterie maritime concerne quatre principale zones : le détroit de Malacca, le golfe d'Aden (à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb), le golfe de Guinée et les alentours du canal de Panama. (voir I. 6.b)

f. Braconnage

La valeur marchande de certains poissons entretient le **braconnage** (Légine en Terres australes françaises, Thon rouge) ou le corail rouge. Les pêcheurs clandestins franchissent les ZEE étrangères pour pêcher (braconniers chinois en eaux japonaises, l'Indonésie fait exploser les bateaux des braconniers).

2. Les enjeux environnementaux

a. Pollutions

Mers et littoraux subissent les ravages causés par des **pollutions** multiples : marées noires, rejets industriels toxiques. Ex : marée noire suite au naufrage de l'Erika en Bretagne en 1999.

b. Conflits

Entre compagnie d'exploitation pétrolière et activités littorales (pêche ou tourisme). Explosion d'une plateforme pétrolière dans le golfe du Mexique en 2010.

c. Epuisement des ressources halieutiques

Certaines espèces de poissons sont en voie de disparition (thon rouge de Méditerranée, pêche à la baleine par les Japonais). Le risque majeur est la **surexploitation des espèces**, certaines mers et océans souffrent 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. Les passages répétés des navires ont un effet destructeur sur l'écosystème marin. Des **règles mondiales ont été mises en place** pour protéger à la fois les États et les stocks. La pêche de certains poissons (ex : le thon rouge) est suspendue ou encadrée par des quotas qui imposent aux pêcheurs des quantités maximales de prises par espèces.

d. Classement « patrimoine commun de l'humanité ».

Pour tenter d'éviter les dégradations environnementales des mers et océans, l'ONU a classé le **fonds des mers et des océans** « patrimoine commun de l'humanité » en 1970. Elle encourage de nombreux pays à fixer des quotas de pêche en fonction des stocks halieutiques et de leurs capacités de renouvellement.

Parce que de leur contrôle dépend la maîtrise des échanges et des flux d'approvisionnement des États, les espaces maritimes constituent un enjeu majeur de la mondialisation. On peut alors se poser la question des pays enclavés : sont-ils des exclus de la mondialisation ? Dans ce contexte, les 33 pays enclavés (ne disposant pas de côte) sont donc handicapés dans leur intégration au sein de l'espace mondial.