

TL G10 Les espaces maritimes : approche géostratégique

Introduction.

Des centaines de milliers de porte-conteneurs, ou autres navires, sillonnent aujourd'hui les mers et océans pour approvisionner la planète. Les espaces maritimes sont bien au cœur de la mondialisation, cette accélération des flux qui connectent les différents territoires entre eux et dont l'immense majorité transite par bateaux. Ces espaces sont donc devenus primordiaux non seulement pour le transport des marchandises mais également pour les ressources qu'ils recèlent.

Nous pouvons nous demander en quoi les espaces maritimes sont-ils au centre d'enjeux géostratégiques ?

Après les avoir resitués au cœur de la mondialisation, nous verrons qu'ils possèdent des ressources fortement convoitées et qu'ils sont devenus des sources de tensions pour leur contrôle et leur sécurisation.

I. Des espaces au cœur de la mondialisation (essentiels à l'économie mondiale).

Les espaces maritimes occupent 361 millions de km², soit 71% de la surface terrestre. Ils sont reliés les uns aux autres permettant de formidables possibilités d'échanges et de communication à l'échelle mondiale.

A. des flux maritimes importants

- La conteneurisation (boite métallique standardisée ; trafic des porte-conteneurs multiplié par 7 en 20 ans) et la spécialisation des bateaux à partir des années 1960 font des espaces maritimes des lieux clés des échanges. 90% des échanges (produits industriels, énergétiques, matières premières, produits agricoles) s'effectuent pas ces espaces.

En 40 ans, la flotte maritime mondiale a été multipliée par quatre (70 millions de navires) et le volume transporté par trois. Le transport maritime assure, aujourd'hui, 71% du fret mondial et 90% des transports intercontinentaux. La majorité des biens manufacturés et des matières premières transitent par des navires spécialisés (3 000 pétroliers, 1 500 méthaniers ou 4 700 porte-conteneurs). Les fonds marins sont aussi parcourus par des oléoducs, des gazoducs et des câbles sous-marins assurant les échanges de produits énergétiques et d'informations.

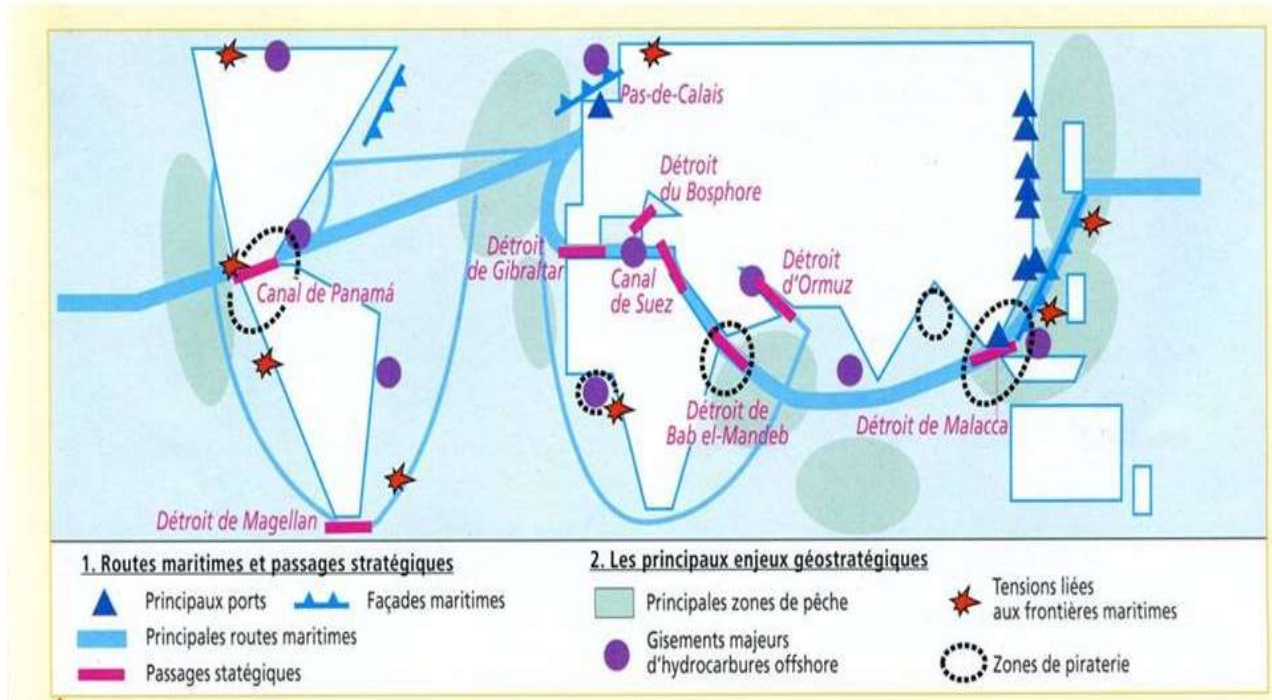
- cette maritimisation des échanges a donné un poids très important à certains territoires comme les façades maritimes avec le phénomène de littoralisation. Certaines façades maritimes majeures sont devenues des interfaces : les deux côtes des EU, la côte européenne de la Northern Range (400 navires / jour), la façade pacifique de l'Asie. Les ports à conteneurs des façades maritimes, carrefours majeurs de la mondialisation : la plupart des ces ports sont asiatiques, avec Shanghai, Singapour. 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux.

21 Etats contrôlent 80% de la flotte mondiale. La concentration des échanges maritimes entraîne une concurrence accrue entre des ports spécialisés nécessitant des équipements

de plus en plus perfectionnés. De nombreux flux illicites, notamment la drogue mais également les marchandises contrefaites, circulent également par voies maritimes : difficultés évidentes de contrôler tout cet espace qui couvre + de 70 de la planète

B. Des routes maritimes primordiales empruntant des passages stratégiques

Schéma de synthèse.



Ces échanges, vitaux pour le fonctionnement du système-monde, empruntent des itinéraires privilégiés et des points de passage obligés comme les caps, les détroits ou canaux interocéaniques. Ces points stratégiques destinés à réaliser des gains en temps et en coûts sont appelés des **seuils**. Certains sont naturels comme les détroits de Gibraltar d'Ormuz ou de Malacca, d'autres sont artificiels comme les canaux de Suez ou Panama. Par ailleurs, de nouvelles voies maritimes pourraient s'ouvrir dans l'Océan Arctique avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces.

Tous ces points sont sensibles du fait des **risques liés aux collisions** compte tenu de l'intensité de la navigation internationale, mais aussi à cause des **tensions et conflits potentiels** pouvant porter atteinte au fonctionnement du système-monde

Les espaces maritimes concentrent une part importante des échanges et des richesses mondiales. Ils sont donc vitaux pour le fonctionnement de l'économie mondiale. Le contrôle de ceux - ci est un enjeu stratégique.

II. Des espaces convoités par les Etats

A. d'importantes ressources halieutiques, minières et énergétiques.

- **ressources halieutiques** Les captures des pêches maritimes ont été X5 depuis 1950 : 90 millions de tonnes de poissons, mollusques et crustacés en 2008. Les poissons constituent une source significative de protéines. Ces ressources sont fortement convoitées par quelques grandes puissances qui possèdent des flottes de pêche considérables (EU, Russie, Chine, Japon, UE).

+ aquaculture

- **ressources énergétiques et minières.** Le sous-sol marin recèle entre 20 et 25 % réserves de gaz et de pétrole. Certains gisements sont déjà exploités : fournit 1/3 de la production mondiale grâce aux progrès techniques de l'offshore. Mais le coût de l'exploitation de ces gisements est très élevé (puits très profonds)

Les espaces maritimes sont aussi importants pour la **production d'eau de dessalement**. Il faut prendre également en compte le potentiel offert par l'exploitation de minerais polymétalliques, ainsi que de la houle ou du vent pour l'installation de champs d'éoliennes au large des côtes ou encore l'exploitation de la houle du vent pour générer de l'électricité.

B. qui impliquent une territorialisation des océans

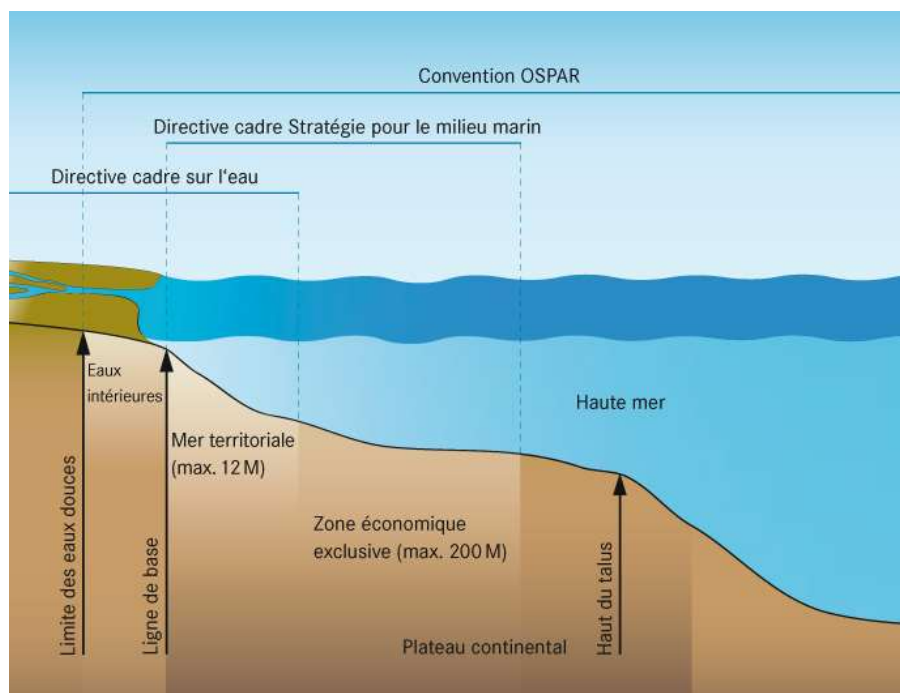
Jusqu'au XXe siècle, les espaces maritimes étaient divisés en mare clausum sous la souveraineté des Etats et en mare liberum ouverte à tous. Cependant, l'importance des richesses marines et sous-marines ainsi que des routes maritimes entraîne une véritable course à la mer pour s'appropriier les espaces maritimes entre de nombreux Etats. Aux revendications des Etats s'oppose la liberté des mers, c'est-à-dire la possibilité pour tout navire d'aller dans n'importe quel port pour y déposer ses marchandises et de repartir pour toute autre destination. L'usage de + en + intense des mers et des océans a amené les acteurs internationaux, notamment l'ONU, à légiférer sur son usage.

Pour favoriser le règlement des conflits, un droit maritime international a été élaboré.

Aussi, débutée en 1973, la **conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a débouché sur la convention de Montego Bay** (Jamaïque) en 1982. Elle définit un nouveau droit de la mer et est ratifiée par 133 pays en 2011. [CNUDM = Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

Trois grands types d'espaces maritimes sont délimités :

- les **eaux territoriales** (eaux intérieures et mer territoriale), s'étendant sur 12 milles marins (22 km) depuis les côtes et sur lesquelles l'Etat exerce une totale souveraineté ;
- les **zones contigües** et les **zones économiques exclusives**, s'étendant respectivement sur 24 milles marins et 200 milles marins (370 km) depuis les côtes et sur lesquelles l'Etat exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources ;
- la **haute mer** (64% des espaces maritimes) avec une grande liberté d'usage excluant la piraterie ou l'installation de stations de radio.



Cependant, la convention de Montego Bay ne résout pas tous les problèmes.

- Des centaines des détroits n'ont pas de chenal de haute mer donc le libre - passage y est imposé.
- délimitations parfois source de contestations notamment quand les littoraux sont proches les uns des autres (archipels / délimitations 200 milles marins impossibles)

Pour limiter ces tensions, il a été proposé d'étendre les ZEE au plateau continental (espace situé à proximité des côtes et dont la profondeur n'excède pas 200 m) qui prolonge les côtes : 93 Etats côtiers ont ainsi demandé une extension de leur ZEE.

Autre pb : certains Etats n'ont toujours pas ratifié la convention (EU, Iran, Corée du Nord, EAU).

III. Des espaces maritimes sources de tensions

A. De nombreux litiges

La liberté des mers, cad la possibilité pour tout navire d'aller dans n'importe quel port pour y déposer ses marchandises et d'en repartir pour toute destination est un enjeu majeur du monde actuel. Il est essentiel dans le cadre de la mondialisation de sécuriser les routes maritimes. Ainsi, les États se sont lancés dans une véritable « course à la mer » pour s'appropriier l'espace maritime.

La multiplication des conflits frontaliers littoraux ou maritimes et des tensions dans les mers et océans est un facteur nouveau qui s'explique par la concentration des routes maritimes: explosion de la piraterie (Corne de l'Afrique) multiplication des trafics illicites et de l'immigration clandestine , tensions autour des détroits (Ormuz, Malacca), ou de la possession d'îles ou d'archipels liée à la volonté de contrôler certaines routes maritimes, contrôle de zones de pêche...

L'exploration des ressources minières et énergétiques maritimes, l'exploitation des ressources halieutiques, les enjeux environnementaux renforcent l'enjeu du partage des océans et de nombreux conflits existent ou ont existé :

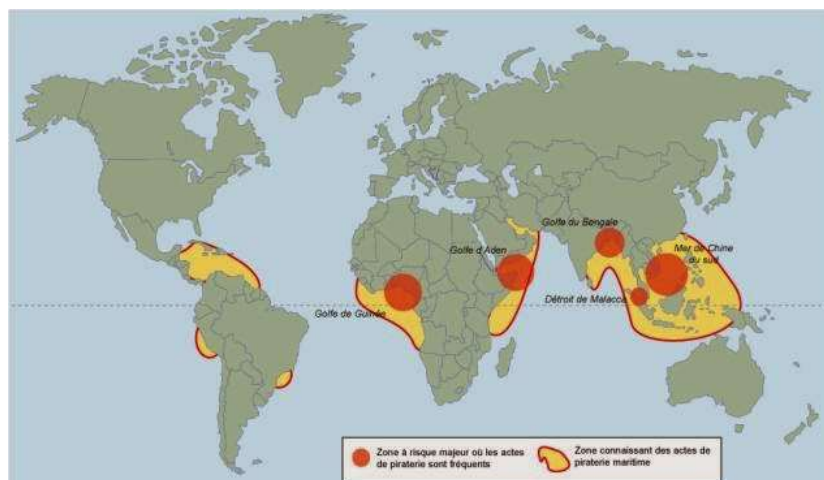
- zones de pêche entre la France et le Canada autour de Saint- Pierre - et - Miquelon ou entre la France et l'Espagne dans le Golfe de Gascogne,
- contrôle de seuil comme le détroit d'Ormuz ou le canal de Suez, îles Kouriles entre la Russie et le Japon...).
- Aujourd'hui, il existe environ 70 conflits. La mer de Chine est tout particulièrement le théâtre de nombreuses tensions entre la Chine et les États voisins (Japon, Vietnam, Philippines) pour des archipels à la localisation stratégique (ex. : conflit entre la Chine et le Japon pour le contrôle des îles Diaoyu-Senkaku).

Un tribunal spécifique a été créé en 2007 par la Convention de Montego Bay, le Tribunal international du droit de la mer (TIDM).

B. Une militarisation des espaces maritimes

La **domination des mers et des océans** a toujours constitué un **pilier de la puissance d'un Etat**. Par exemple, le statut d'économie - monde de la Grande - Bretagne au XIXe siècle provient, en partie, de la puissance de la Royal navy . Avec la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'URSS, les marines de guerre ont connu un déclin en raison d'une utilité plus réduite. Cependant, avec le développement des échanges maritimes internationaux, la multiplication de nouveaux risques liés à la piraterie ou au terrorisme au niveau de seuils stratégiques (Somalie, golfe d'Aden, détroit de Malacca...) et la nécessité de mieux contrôler les flux illicites ou l'approvisionnement du pays, les nations les plus impliquées dans la mondialisation tentent de contrôler et de sécuriser les routes maritimes.

La piraterie et le terrorisme :



La piraterie maritime concerne certaines zones : le détroit de Malacca, le golfe d'Aden (partie ouest de l'océan Indien, mer d'Oman, bassin somalien), le golfe du Bengale, le golfe de Guinée, la mer des Caraïbes (en particulier la zone sud vers le Venezuela). Les pétroliers sont régulièrement déroutés et les navires marchands subissent également les

attaques, mais celles-ci peuvent viser aussi des navires de pêche ou de plaisance. Voyager en flotte permet de limiter les risques.

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. En octobre 2000, le destroyer américain USS Cole est ainsi victime d'un attentat à l'embarcation piégée à Aden, perpétré par Al Qaeda. 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 (Yemen, Somalie avec les Chebabs). Mais d'autres zones sont considérées comme sensibles, comme le Golfe de Guinée.

Des opérations internationales se multiplient ainsi dans les Caraïbes ou l'Océan Indien. Par conséquent, la possession d'une marine de guerre traduit la puissance d'une nation et sa volonté d'exprimer cette puissance. Seul un petit nombre de nations est en mesure d'entretenir une flotte de guerre.

Quarante États disposent de 98 % de la flotte militaire mondiale, soit 2 000 navires. Dix États assurent 84 % de la construction et de l'entretien des navires de guerre. Pour la plupart, il s'agit de nations du Nord comme le Royaume - Uni, la France ou la Russie mais ces nations sont largement dominées par les États - Unis (1^{ère} marine du monde avec 225 000 marins, 18 sous - marins d'attaque 12 porte - avions ; environ 200 bases). Face à la domination des États - Unis et, plus largement, des pays du Nord, les puissances émergentes comme la Chine (5% du tonnage mondial), l'Inde ou le Brésil développent des marines de guerre et certaines puissances régionales tentent de faire de même (Japon, Taiwan, Turquie, Corée du Sud ou Pakistan).

La multiplication des marines de guerre conduit à une militarisation de certaines zones, dans le cadre de tensions voire de conflits internationaux, comme en mer de Chine.

C. 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 cruciale 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 problèmes environnementaux (pollutions, surpêche...)

Conclusion

Les **espaces maritimes** sont **particulièrement valorisés par la mondialisation**. Ils sont **l'objet d'enjeux stratégiques croissants**, ce qui explique l'élaboration d'un droit maritime international accepté par une majorité d'États et l'importance de la maîtrise des mers et des océans par les grandes puissances.

Les espaces maritimes : approche géostratégique / mise au point

1 La législation maritime

La définition des frontières et la délimitation en milieu maritime ont des enjeux considérables du point de vue du partage des ressources (halieutiques, énergétiques, minières) et la gestion des droits de passage. Le droit maritime international est d'origine coutumière et conventionnelle. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), signée à Montego Bay (Jamaïque) en 1982, définit le zonage de souveraineté.

- On distingue d'abord la mer territoriale dont la largeur maximale est fixée à 12 milles nautiques. L'État riverain y jouit des droits souverains égaux à ceux dont il dispose sur son territoire terrestre et sur ses eaux intérieures ; il en régleme toutes les utilisations et en exploite toutes les ressources.
 - Vient ensuite la zone contiguë. C'est un «espace tampon» sur lequel l'État côtier n'exerce pas sa pleine souveraineté mais a le pouvoir d'y appliquer des droits : droits de douane et de police, droits de poursuite et d'arrestation dans le cadre de la lutte contre les stupéfiants, contre le trafic d'immigrants illégaux et la fraude fiscale et douanière.
 - Enfin, on délimite la Zone économique exclusive (ZEE) : zone dont l'État riverain peut exploiter toutes les ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol (art. 76 de la CNUDM) à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents. Il a «juridiction 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».
- Lorsque les lignes de bases des deux États sont distantes de moins de 400 milles, la limite séparant leurs ZEE doit être fixée d'un commun accord et faire l'objet d'une convention ou d'un traité bilatéral.
- On parle de «plateau continental étendu» lorsque la marge continentale s'étend au-delà de 200 milles et que les États côtiers souhaitent alors l'extension de leurs droits. Au-delà des zones précédentes s'étendent les espaces maritimes internationaux (eaux internationales et fonds des mers et océans correspondant). La haute mer commence au-delà de la limite extérieure de la ZEE et représente 64 % de la surface des océans. Le principe de la liberté y prévaut : liberté de navigation, de survol, de la pêche, de la recherche scientifique, de poser des câbles et des pipelines, de construire des îles artificielles. L'ordre juridique qui s'y applique est fondé sur la nationalité des navires qui circulent : c'est celui des autorités de l'État dont le navire bat le pavillon. Les conventions internationales se sont multipliées pour réglementer la pêche en haute mer, pour la protection d'espèces spécifiques (baleine, thon) ou même, en 1995, à propos des stocks chevauchants (les ressources halieutiques qui sont à cheval sur la ZEE et sur la haute mer).

2 Les principales routes maritimes

- Les routes maritimes consistent en des couloirs de quelques kilomètres de largeur. Elles tentent d'éviter les discontinuités du transport terrestre. Elles se dessinent en fonction des points de passage obligatoires (qui sont également des espaces stratégiques), des contraintes physiques (côtes, vents, courants marins, profondeurs, récifs, glaces) et des frontières politiques. Une large portion de la circulation maritime a lieu le long des côtes. Les principales routes maritimes relient

les principales façades et les grands ports, permettant ainsi l'essentiel des échanges mondiaux. Ces routes maritimes sont jalonnées de points de passages stratégiques

– les détroits et les canaux qui suscitent des tensions et sont parfois le théâtre d'actes de piraterie moderne.

- Ces routes maritimes, et surtout ces points de passage stratégiques, doivent s'adapter au gabarit des navires porte - conteneurs.

À l'heure actuelle, l'essentiel du tonnage acheminé par voie maritime concerne le transport de produits pétroliers et de matériel conditionné en conteneurs, et il faut compter entre 25 et 27 jours pour parcourir Le Havre - Tokyo (en tenant compte des temps d'attente à l'entrée du canal de Suez ou de Panama).

- Les principales routes maritimes traversent l'Atlantique et le Pacifique et empruntent le canal de Suez, celui de Panama ainsi que les détroits (Gibraltar, Ormuz, Malacca). Il existe cependant deux voies maritimes, les voies circumpolaires, la voie du Nord-ouest et celle du Nord -est.

Le récent réchauffement climatique (qui fait dégeler la banquise) permet d'exploiter ces voies maritimes, beaucoup plus courtes que les voies traditionnelles. Actuellement, 20 à 30 jours de navigation sont possibles, mais les prévisions tablent sur une navigabilité de 2 à 3 mois par an dans quelques décennies. Les Russes, ayant (tout comme les Canadiens) délimité leur territoire autour de leurs îles arctiques par une « ligne de base », espèrent tirer profit de droits de passage et de services offerts (soutien par des brises glaces, par exemple) à une navigation internationale. La découverte de gisements gaziers en mer de Barents accroît l'intérêt économique de ces décisions politiques.

- Chacune de ces routes maritimes présentent des avantages et des inconvénients. Les routes traditionnelles (par Suez et Panama) sont les plus longues (21 000 et 23 500 Km) mais praticables toute l'année. Cependant la traversée des canaux impose un certain tirant d'eau et surtout la nécessité d'acquiescer des droits de passage élevés et une attente longue. Les nouvelles routes, par le passage du Nord - ouest ou celui du Nord- est sont beaucoup plus courtes (16 000 et 14 000 km) mais elles ne sont praticables qu'une partie de l'année avec des conditions météorologiques souvent difficiles.

Elles nécessitent aussi l'usage de navires à coques renforcées mais aussi, souvent, d'un appui logistique pendant le passage.

Le Canada et la Russie prélèvent aussi des droits de passage. Mais ces routes ne traversent pas de zones politiquement instables (comme le Golfe persique) et ne connaissent pas la piraterie, véritable fléau moderne du commerce maritime.

- Les pirates d'aujourd'hui sévissent essentiellement dans les régions d'Asie du Sud et d'Asie du Sud - Est (en particulier dans les mers du Chine méridionale), le long des côtes Est de l'Amérique du Sud, du golfe d'Aden, de la mer Rouge, mais aussi le long de celles de la Somalie, dans le golfe de Guinée et dans la mer des Caraïbes.

Selon le bureau maritime international plus de 4000 actes de piraterie ont été enregistrés avec une augmentation exponentielle de ces pratiques, depuis le début du XXI^e siècle. Les actes de piraterie répétés et spectaculaires commis au large des côtes de la Somalie ont amené le Conseil de sécurité à se réunir quatre fois au cours du second semestre de 2008 ; ces réunions convoquées à l'initiative des grandes puissances, avaient pour but de combattre la menace qui pèse sur le trafic commercial dans une des voies maritimes les plus importantes du monde. La multiplication des actes de piraterie a provoqué en 2008 une hausse de 12 à 15 % des primes d'assurance.

3 Les ressources des océans

- Les tensions sur les marchés de matières premières énergétiques ont suscité un essor spectaculaire de prospection et d'exploitation des hydrocarbures marins (pétrole et gaz) ; plus récemment, depuis 2000, une situation analogue s'observe pour les énergies renouvelables. Parallèlement, l'exploitation des grands fonds a ouvert de nouvelles perspectives en matière de disponibilités minérales mais l'intérêt pour ces ressources a fluctué dans le temps en lien direct avec la croissance des besoins et les estimations des réserves.
- Cependant, contrairement à la terre, la mer est un espace public ce qui impose aux gestionnaires des contraintes très spécifiques puisque l'espace marin doit rester accessible à tous ; de même, les ressources marines sont des ressources publiques, qu'il s'agisse de ressources renouvelables (énergie éolienne, marémotrice, houlomotrice, micro - algues pour produire des algo-carburants, eau de mer), ou non renouvelables (hydrocarbures off shore, minerais métalliques, ...). Mais comme ces ressources sont inégalement réparties, elles constituent des enjeux importants qui exacerbent les rivalités.