

QUESTION 2

LES TERRITOIRES

DANS LA MONDIALISATION

I.	ÉTUDE DE CAS : UNE VILLE MONDIALE, SHANGHAI	22
A.	LE RÔLE D'IMPULSION DE LA VILLE SUR L'ORGANISATION DU MONDE	22
B.	LES MANIFESTATIONS DE SA PUISSANCE	22
C.	LES CONSÉQUENCES SOCIO-SPATIALES DE L'INTÉGRATION DANS LA MONDIALISATION	22
II.	DES TERRITOIRES INÉGALEMENT INTÉGRÉS À LA MONDIALISATION	23
A.	LA MONDIALISATION HIÉRARCHISE LES LIEUX : FACTEURS	23
1.	<i>Accroissement et polarisation des flux de capitaux et géographie du pouvoir financier</i>	23
2.	<i>Accroissement et polarisation de la production et des échanges</i>	24
B.	LA MONDIALISATION HIÉRARCHISE LES LIEUX : TYPOLOGIE	24
1.	<i>« Triade », « limite Nord-Sud »... : une grille de lecture pertinente, mais désormais insuffisante</i>	24
2.	<i>Une proposition de typologie</i>	25
C.	CROQUIS : DES TERRITOIRES INÉGALEMENT INTÉGRÉS À LA MONDIALISATION	25
III.	LES ESPACES MARITIMES : APPROCHE GÉOSTRATÉGIQUE	26
A.	LA MONDIALISATION A ACCRU L'IMPORTANCE GÉOSTRATÉGIQUE DES MERS ET OCÉANS	26
1.	<i>Les espaces maritimes offrent d'importantes ressources</i>	26
2.	<i>Les espaces maritimes sont un espace de circulation primordial</i>	27
B.	LA GÉOSTRATÉGIQUE DES ESPACES MARITIMES EST AUSSI LE REFLET DE LA HIÉRARCHIE DES PUISSANCES ET DE SON ÉVOLUTION	28
1.	<i>L'hégémonie de la « Triade » confortée</i>	28
2.	<i>Des enjeux de sécurité</i>	29
C.	VELLÉTÉS D'APPROPRIATION NATIONALE, TENSIONS GÉOPOLITIQUES	29
1.	<i>Conflits frontaliers autour des ZEE</i>	29
2.	<i>En haute mer, les capacités de projection des grandes puissances</i>	30
3.	<i>Le droit international maritime et ses mutations</i>	30
	CONCLUSION	31

QUESTION 2

LES TERRITOIRES

DANS LA MONDIALISATION

Manuel p.110-167

INTRODUCTION

Diapo 1-3
Titre, Sommaire,
Problématique

Manuel p.110-111, double-page introductive- Étudier les territoires dans la mondialisation, c'est s'interroger sur leur recomposition résultant de leur inégale intégration aux réseaux d'échanges –« Grand angle » p.112-113, Centres et périphéries de la mondialisation + Cartes p.114-115.

En effet, la mondialisation hiérarchise les lieux à toutes les échelles :

- à l'échelle mondiale, elle promeut des pôles d'impulsion comme les villes mondiales, et laisse des territoires et des sociétés en marge comme les PMA ;
- à l'échelle locale, elle creuse des fossés entre les lieux du pouvoir et les espaces de relégation.

En mettant en relation les lieux de production et de consommation dispersés sur tout le globe, elle multiplie les transports par mer ce qui renforce l'importance géostratégique des espaces maritimes.

Comment la mondialisation hiérarchise-t-elle les territoires ?

Diapo 4

Sommaire I + lien Prezi

I. ÉTUDE DE CAS : UNE VILLE MONDIALE, SHANGHAI

Qu'est-ce qu'une ville mondiale ? Quel est son rôle dans l'organisation du monde ? Quels sont les effets de la mondialisation sur son organisation socio-spatiale ?

Travail personnel : dossier + questionnaire⁸⁷

A. LE RÔLE D'IMPULSION DE LA VILLE SUR L'ORGANISATION DU MONDE

On analyse sa situation dans les réseaux mondiaux afin de montrer qu'elle est un nœud de communications, une place financière internationale, qu'elle accueille des sièges sociaux d'entreprises de rang mondial et qu'elle est en relation avec les autres villes mondiales.

B. LES MANIFESTATIONS DE SA PUISSANCE

Lieux emblématiques de ses rôles économique, politique et culturel (le CBD notamment) ; influence sur les régions qui l'entourent.

C. LES CONSÉQUENCES SOCIO-SPATIALES DE L'INTÉGRATION DANS LA MONDIALISATION

La spécialisation des quartiers et la fragmentation de l'espace urbain, l'augmentation du prix du foncier qui accélère la ségrégation sociale, l'émergence d'une société

⁸⁷ Cf. http://prezi.com/Orrpuzyfzgjv/?utm_campaign=share&utm_medium=copy

mondiale mais aussi une évolution vers une dualité sociale séparant les métiers mondialisés du tertiaire banal.

II. DES TERRITOIRES INÉGALEMENT INTÉGRÉS À LA MONDIALISATION

Diapo 5

Titre II + Sommaire

Quelle typologie des territoires peut-on établir en fonction de leur inégale participation à la mondialisation ? Quelles sont les caractéristiques des pôles et espaces majeurs de la mondialisation et des territoires restés en marge ?

Cours 1 p.132, Quels sont les territoires très intégrés à la mondialisation ? + Cours 2 p.136, Quels sont les territoires en périphérie de la mondialisation ?

A. LA MONDIALISATION HIÉRARCHISE LES LIEUX : FACTEURS

La maîtrise de l'espace-temps implique des enjeux géopolitiques et géoéconomiques majeurs car elle est facteur de puissance, de compétitivité et de rentabilité dans un cadre de plus en plus ouvert et concurrentiel. Ces mutations renforcent les inégalités territoriales en débouchant sur des proximités fonctionnelles produisant des phénomènes de surintégration⁸⁸ et de surexclusion⁸⁹ - Carte 1 p.114, L'indice global de mondialisation.

1. Accroissement et polarisation des flux de capitaux⁹⁰ et géographie du pouvoir financier

Diapo 6

Carte Atlas ScPo2013, Principales places financières

Dans nul autre secteur, la géographie du pouvoir n'est aussi concentrée, essentiellement entre les mains d'une vingtaine de places financières, connectées à une cinquantaine de paradis fiscaux⁹¹. Carte 2 p.114, Les places de la mondialisation financière- Leur géographie reflète les grands rapports de force internationaux dans un cadre concurrentiel renforcé :

- émergence de nouveaux pôles jouant un rôle moteur dans la mondialisation (Mexique, Brésil, Argentine, Afrique du Sud, Inde, Corée du Sud, Taiwan, Israël, Turquie...) -doc.2 p.133, Une autre gouvernance mondiale...
- puissance des villes mondiales⁹² -Grand angle p.130-131, Les principales villes mondiales + Études de cas 1 et 2 p.116-129, New York, Singapour, au premier chef New York, Londres et Tokyo à la tête de leurs mégalo-pôles -Vocabulaire p.132 respectives, toutes dotées de puissantes façades maritimes -Schémas 2 et 3 p.149., et interconnectées à l'échelle mondiale -notion d'AMM, archipel métropolitain mondial (O. Dolfuss).

Diapo 7-10

Villes mondiales, mégalo-pôles

⁸⁸ La multimodalité valorise les lieux de convergence des moyens de transport et de communication, qui deviennent les nœuds centraux de l'espace mondial, tels les grandes métropoles mondiales ou les grands pôles industrialo-portuaires des principales façades maritimes.

⁸⁹ L'accessibilité demeure un facteur de qualification ou de déqualification territoriales. Malheur à ceux qui en restent à l'immobilité : il faut quand même rappeler qu'une proportion d'un tiers à la moitié de l'humanité continue de marcher à pied ou d'utiliser des systèmes de transports terrestres obsolètes, surchargés, lents et parfois dangereux.

⁹⁰ Cf. Question 1, « III.B.2.B. La finance, le seul marché réellement mondialisé »

⁹¹ NB : les télécommunications jouent un rôle déterminant dans le fonctionnement interconnecté des marchés financiers.

⁹² Le terme de ville globale, proposé par la sociologue Saskia Sassen (*The Global City : New York, London, Tokyo* (1991)), désigne les métropoles qui sont les centres de commandement de l'économie mondiale. Les villes globales, et New York en particulier, organisent le marché mondial des capitaux et reçoit les activités de services les plus spécialisées, performantes et rares.

2. Accroissement et polarisation de la production et des échanges

Diapo 11
Les logiques de la nouvelle DIT

Nous l'avons vu, les pays développés ont connu depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale une intensification des échanges, dans le cadre d'accords commerciaux entre puissances capitalistes ou au sein d'entités régionales (UE, ALENA, etc.). À une économie internationale connectant des espaces nationaux encore bien distincts, est en train de se substituer une économie mondialisée structurée par des réseaux d'échanges et des complémentarités fonctionnelles, obéissant à une nouvelle DIT⁹³ conditionnée par une logique :

- d'évitement des territoires déjà à l'écart des circuits économiques,
- de confinement de la plupart des États exportateurs de matières premières dans des spécialisations non porteuses de développement ;
- de diffusion quantitative des productions de masse banalisées, sous l'effet l'internationalisation de l'appareil productif des FTN (localisations, délocalisations),
- de polarisation qualitative des segments et fonctions les plus innovantes et les plus stratégiques⁹⁴ -Focus p.134-135, *La Silicon Valley, un « modèle » inégalé de la mondialisation ?*, la domination de la Triade et particulièrement des métropoles⁹⁵ est encore largement préservée.

Diapo 12-14
« La mondialisation produit des inégalités »

B. LA MONDIALISATION HIÉRARCHISE LES LIEUX : TYPOLOGIE

1. « Triade », « limite Nord-Sud »... : une grille de lecture pertinente, mais désormais insuffisante

L'Amérique du Nord, l'Europe occidentale et l'Asie orientale concentrent environ 80% des échanges du monde. En 1985, l'économiste japonais Kenichi Ohmae a utilisé et popularisé le terme de Triade⁹⁶ pour désigner les trois pôles dominants de l'économie mondiale : l'Amérique du Nord (États-Unis et Canada), l'Europe occidentale (Union européenne + Norvège + Suisse) et l'Asie-Pacifique (Japon et Corée du Sud). Dans le droit fil de la pensée de K. Ohmae et de ses contemporains, l'opposition entre la Triade et ses annexes d'une part et « les » Tiers-monde d'autre part (entre « des » Nord et « des » Sud, dit-on encore parfois), a longtemps fourni une grille d'analyse pertinente de la hiérarchisation des lieux à l'échelle mondiale.

Aujourd'hui, alors que la phase actuelle de la mondialisation a accouché d'une économie-monde multipolaire, si la prédominance de la Triade persiste, la hiérarchie mondiale s'est singulièrement complexifiée, du fait de l'intégration de l'ancien bloc socialiste dans la sphère de la mondialisation capitaliste, mais surtout de l'évolution de l'insertion dans l'économie-monde des PED :

⁹³ DIT ou NDIT : (nouvelle) division internationale du travail. La DIT, ou NDIT, est une extension de la division du travail appliquée au commerce international. Elle désigne le fait que les pays se sont spécialisés pour produire certains biens économiques : ils ne travaillent pas tous sur les mêmes produits et, de ce fait, échangent entre eux leur production. Cette spécialisation de pays ou zones repose initialement sur les simples avantages comparatifs des différents pays, pour évoluer vers une décomposition plus poussée de la chaîne de valeur, ou décomposition internationale du processus productif (DIPP) –source [Wikipédia](#).

⁹⁴ Informatique, télécommunications, électronique, pharmacie, logiciels, aéronautique, spatial...

⁹⁵ Activité stratégique exigeant une mobilisation de personnels hautement qualifiés, des infrastructures lourdes et des réseaux organisationnels très denses, la recherche et l'innovation demeurent polarisées sur les grands espaces métropolitains.

⁹⁶ K. OHMAE, *Triade Power : The Coming Shape of Global Competition*, 1985

- Jusqu'aux années 1970, dans le contexte de la guerre froide, l'aide publique au développement contribuait à masquer les difficultés structurelles des pays dits du tiers-monde à s'insérer dans l'économie internationale ;
- mais durant les années 1975-1985, ces économies non industrialisées, fortement endettées⁹⁷ et spécialisées dans la vente des produits agricoles et miniers ont subi de plein fouet la hausse brutale des taux d'intérêts⁹⁸ et la dégradation des termes de l'échange⁹⁹ ;
- dès lors, l'insertion des pays du Sud dans l'économie mondialisée revêt de nouvelles formes : de petits pays de l'Asie de l'Est¹⁰⁰ parviennent à mettre sur pied des économies manufacturières exportatrices dès les années 1970, sous l'impulsion du Japon et des entreprises occidentales.
- Plus récemment encore, les puissances émergentes (BRIC, BASIC, etc.) sont venues contester l'hégémonie de la Triade.

Diapo 15
« L'oligopole mondial »

2. Une proposition de typologie

Pour beaucoup d'observateurs¹⁰¹, les notions de Tiers-Monde ou de pays en développement qui avaient cours autrefois ne sont plus opérationnelles aujourd'hui. La dichotomie Nord-Sud doit être remplacée par l'image de cercles concentriques qui mesurent l'intégration plus ou moins forte des économies nationales dans la globalisation. Dans cette construction,

- les économies industrialisées de la Triade sont au centre ;
- les économies émergentes (une quinzaine de pays d'Asie et d'Amérique latine et du Sud), viennent graviter autour ;
- un troisième cercle est composé d'un ensemble mouvant et instable formé d'économies situées aux marges du groupe précédent et qui ont plus ou moins vocation à s'y intégrer un jour en fonction du climat des affaires ;
- enfin, il y a le cercle des PMA.

Une grande partie du monde reste exclue des bénéfices d'une mondialisation qui se caractérise avant tout par sa sélectivité : la mondialisation doit être vue comme un processus à la fois d'intégration et d'exclusion.

Diapo 17
Croquis

C. CROQUIS : DES TERRITOIRES INÉGALEMENT INTÉGRÉS À LA MONDIALISATION

Manuel p.152-153

⁹⁷ L'endettement passe de 7,5 milliards de dollars en 1960 à 650 milliards en 1980.

⁹⁸ En 1985, le niveau global de l'endettement du tiers-monde est de 1 000 milliards de dollars, il dépasse le seuil des 2 000 milliards en 1995 pour atteindre 2 500 milliards en 2000.

⁹⁹ La dégradation des termes de l'échange est une thèse géopolitique employée pour exprimer des situations de baisse inéluctable du prix des produits des pays du Sud face à ceux des pays du Nord, ou plus objectivement et précisément entre produits des pays industrialisés et les produits des pays du Tiers monde ou pays les moins avancés. Au XXe siècle, cette dégradation était devenue de plus en plus défavorable pour les pays « du Sud » (source : [Wikipedia : http://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9gradation_des_termes_de_l%27%C3%A9change](http://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9gradation_des_termes_de_l%27%C3%A9change)).

¹⁰⁰ Les « dragons » (ou NPIA : Corée du Sud, Taïwan, Hong-Kong, Singapour), puis les « tigres » (Malaisie, Thaïlande, Indonésie, Philippines), suivis par la Chine depuis la fin des années 1970

¹⁰¹ Charles-Albert Michalet (2002), Laurent Carroué (2006), etc.

III. LES ESPACES MARITIMES : APPROCHE GÉOSTRATÉGIQUE

Diapo 18
Titre III + Sommaire +
lien Prezi

Cours 3 p.142-143, Les espaces maritimes : approche géostratégique¹⁰² + Des cartes pour comprendre p.140-141

Les espaces maritimes occupent 361 millions de km² (71% de la surface de la Terre) et représentent 97% de l'eau présente sur terre. Immenses espaces naturels et monde du silence, les mers et les océans n'ont jamais connu une activité aussi intense, bruyante et visible.

En quoi la mondialisation influe-t-elle sur la géostratégie des espaces maritimes ? Pourquoi leur contrôle est-il essentiel ? En quoi la géostratégie des espaces maritimes est-elle révélatrice de la hiérarchie des puissances dans la mondialisation ?

A. LA MONDIALISATION A ACCRU L'IMPORTANCE GÉOSTRATÉGIQUE DES MERS ET OCÉANS

Le transport maritime est vital pour l'économie mondiale (approvisionnement en énergie, en denrées agricoles, en matières premières, échanges de produits manufacturés...)

1. Les espaces maritimes offrent d'importantes ressources

- Ressources halieutiques : aujourd'hui, la pêche nourrit plus d'un milliard d'êtres humains. 17% de l'apport mondial en protéines animales seraient assurés par le poisson (source : FAO, 2014), dont l'exploitation atteint un niveau jamais égalé dans l'histoire¹⁰³ -doc.3 p.143, Zones de pêche et principaux pays pêcheurs.
- Ressources énergétiques :
 - L'offshore représenterait aujourd'hui près de 30% de l'offre mondiale de pétrole et 27% de celle de gaz. Pétrole et gaz offshore sont au cœur de la quête actuelle pour permettre encore pendant quelques décennies l'approvisionnement en énergies fossiles, en relais de celles qui ont été exploitées sur terre. L'essentiel des réserves mondiales se situerait sous la mer à des profondeurs de plus en plus importantes, piégé dans les bassins sédimentaires¹⁰⁴. Alors que les premiers champs pétroliers et gaziers de la mer du Nord entrent dans une phase de déclin, les découvertes au large du Brésil, dans le golfe du Mexique ou dans le golfe de Guinée mettent en jeu l'offshore profond qui ne représente encore qu'une part marginale dans la production mondiale.
 - L'éolien offshore -doc.1 p.143, Un champ d'éoliennes au large du Danemark joue un rôle croissant dans le développement des énergies renouvelables, dont la part dans le mix énergétique, encore modeste, est appelée à se développer¹⁰⁵.

¹⁰² Cf. http://prezi.com/g-mvq1ce-yh/?utm_campaign=share&utm_medium=copy&rc=ex0share

¹⁰³ Les captures des pêches maritimes ont été multipliées par cinq depuis 1950 pour atteindre 90 millions de tonnes en 2011, avec la surexploitation des principales espèces

¹⁰⁴ Les bassins sédimentaires sous-marins restent encore largement inexplorés, une bonne partie d'entre eux se situant dans l'Arctique qui abriterait près d'un quart des réserves non prouvées d'hydrocarbures.

¹⁰⁵ double avantage par rapport aux installations terrestres : l'absence d'habitant confronté à des nuisances; la force et la régularité des vents marins.

- De sérieux espoirs sont placés dans le développement de techniques prometteuses :
 - l'énergie houlomotrice qui s'appuie sur la force des vagues,
 - l'énergie marémotrice¹⁰⁶,
 - ou l'énergie thermique par l'utilisation des différences de température entre eaux de surface et eaux de profondeur.
- Ressources minières : nodules polymétalliques riches en métaux non ferreux, encroûtements rocheux renfermant du cobalt et des terres rares...

2. Les espaces maritimes sont un espace de circulation primordial

Cartes 1 p. 140, Géostratégie des espaces maritimes + 2 p.141, L'océan glacial Arctique, un espace disputé

a. Pour les marchandises

Les espaces maritimes sont parcourus par de nombreux navires¹⁰⁷, qui assurent 80% des échanges de marchandises. À l'échelle mondiale en effet, les systèmes de production et de distribution sont dépendants des transports maritimes. Dans ces conditions, en quarante ans, la flotte a été multipliée par quatre et les volumes transportés par trois.

Les faibles coûts, la régularité et la fiabilité offerts par le transport maritime permettent aux industriels et aux distributeurs (Wall Mart, Carrefour, etc.) de concevoir des chaînes de valeur à l'échelle internationale, depuis la production jusqu'à la distribution des marchandises.

L'importance du transport maritime accroît le rôle des façades maritimes partout dans le Monde, et donc le phénomène de littoralisation, concomitant à celui de métropolisation.

Dès les Trente Glorieuses, on a assisté dans les pays industriels à la littoralisation des industries lourdes regroupées dans les zones industrialo-portuaires (ZIP) abritant de puissants complexes pour le raffinage, la pétrochimie (Rotterdam, par exemple) ou la sidérurgie (Amsterdam, par exemple). Or, le concept d'usine sur l'eau est né de la puissance des transports maritimes, et il se diffuse à présent à l'échelle mondiale, notamment dans les pays émergents, comme à Ningbo¹⁰⁸ (Chine), souvent sous la forme de zones franches -Schéma 1 p.149, Les avantages d'une implantation en zone franche : l'effet d'enclave

Par ailleurs, le trajet porte à porte des marchandises conteneurisées nécessite des chaînes de transport qui s'organisent sur des plates-formes logistiques situées à proximité des ports et des marchés intérieurs métropolitains. Souvent couplées à des dessertes terrestres massifiées par l'autoroute, le rail ou la voie d'eau comme sur le Rhin, ces plates-formes sont parfois qualifiées de « ports avancés »¹⁰⁹.

Les flux empruntent des routes et des points de passage obligés (caps, canaux et détroits). Doc.2 p.143, Le détroit d'Ormuz- En passant par des canaux ou détroits stratégiques, les voies maritimes relient les grandes façades équipées de puissants

¹⁰⁶ Cf. les hydroliennes.

¹⁰⁷ De plus en plus spécialisés : spécialisés : vraquiers, porte-conteneurs, tankers, cargos, ferries... Au total, 105000 navires, dont 11200 pétroliers et méthaniers (gaz liquide) et 5000 porte-conteneurs.

¹⁰⁸ Au [Sud de Shanghai](#).

¹⁰⁹ Ainsi, Rotterdam s'appuie sur un réseau de terminaux intérieurs : Venlo, à la frontière allemande, ou Duisburg sont des portes d'entrée pour drainer le marché allemand.

ports. Des canaux pharaoniques, Suez et Panama, ont été construits à la fin du XIX^{ème} siècle pour raccourcir les distances d'un océan à l'autre. De nouvelles écluses, plus larges, sont actuellement en construction pour Panama, alors que l'Égypte envisage d'augmenter les capacités de Suez, en élargissant en partie le chenal existant et en créant une portion de canal parallèle à l'original -Focus p.142-143, Suez et Panama, des canaux en concurrence ?

b. Pour les informations

Aux flux marchands qui transitent par la mer grâce au transport maritime répondent les flux d'informations qui utilisent les câbles sous-marins. Les plus puissants assurent des dizaines de millions de connexions simultanées avec une plus grande instantanéité que les satellites.

Près de 99% des trafics internationaux de télécommunication, Internet et téléphonie, passeraient par les 263 câbles sous-marins en service en 2014, pour près de 800.000 kilomètres déployés. Ainsi, le *backbone* (colonne vertébrale) de l'Internet se situe au fond des mers. Les grandes villes littorales forment autant de points privilégiés de raccordement de ces câbles sous-marins avec les espaces terrestres.

B. LA GÉOSTRATÉGIE DES ESPACES MARITIMES EST AUSSI LE REFLET DE LA HIÉRARCHIE DES PUISSANCES ET DE SON ÉVOLUTION.

Ce sont les États les plus impliqués dans la mondialisation qui s'efforcent de contrôler et de sécuriser les routes maritimes, particulièrement les points nodaux.

1. L'hégémonie de la « Triade » confortée

La mer, parce qu'elle nécessite des moyens considérables, conforte les puissances établies et les trois pôles dominants de l'Amérique du Nord, de l'Europe et de l'Asie orientale.

Le système maritime mondial est très concentré :

- 21 États contrôlent 80% de la flotte mondiale, 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux. Onze des trente plus grandes puissances de pêche sont des pays asiatiques qui concentrent 50% des captures mondiales avec en tête la Chine, l'Indonésie, le Japon et l'Inde.
- Quatre pays, la Grèce, le Japon, la Chine et l'Allemagne, détiennent près de 50% du tonnage de la flotte mondiale de commerce. Quatre armateurs européens contrôlent plus de 40% de la capacité de la flotte des porte-conteneurs et deux compagnies américaines près de 70% de celle de la croisière.
- Près de 90% des navires marchands sont construits par des chantiers chinois, coréens ou japonais, alors que les paquebots de croisière restent à ce jour l'exclusivité d'un nombre limité de chantiers européens.
- L'offshore pétrolier mobilise des dizaines de milliards de capitaux, tant pour l'exploitation que pour la prospection. Par leur maîtrise des technologies acquises dans le golfe du Mexique ou en mer du Nord, les grandes compagnies pétrolières américaines et européennes, qui cherchent à compenser le déclin de leur production, s'imposent comme des acteurs incontournables pour la prospection et le développement des gisements au large du Brésil ou du Mexique, de l'Afrique ou en Asie orientale par le truchement d'alliances avec les compagnies nationales. L'offshore éolien est pour l'instant une spécialité européenne.

2. Des enjeux de sécurité

La surveillance et la maîtrise des mers et des détroits constituent un enjeu géopolitique majeur : le canal de Suez est fermé de 1967 à 1975 à la suite de la guerre des Six Jours. Les trafics d'armes, de drogue, de migrants et la piraterie maritime explosent depuis quinze ans. Pour y faire face, les opérations internationales se multiplient dans la Caraïbe, la Méditerranée et l'océan Indien.

Les zones sous tension font l'objet de toute l'attention des grandes puissances. Ainsi, la 5^{ème} flotte américaine est basée à Bahreïn, ce qui lui permet d'exercer une surveillance permanente sur le détroit d'Ormuz, plus largement sur l'ensemble du golfe Arabo-Persique, par lequel transite 30% du pétrole mondial.

Carte 1 p. 140, Géostratégie des espaces maritimes- Depuis le milieu des années 2000, la piraterie a pris des dimensions importantes au large de la Somalie, alors qu'elle était cantonnée jusque-là dans le Sud-Est asiatique, le golfe de Guinée et la mer des Caraïbes. Les pirates somaliens ont renouvelé l'art en la matière en s'attaquant non pas à des navires dans les ports ou au mouillage, mais à des navires en circulation, souvent des vraquiers lents et bas sur l'eau. Cela facilite l'abordage et permet de prendre en otage les équipages pour en tirer une rançon auprès de l'armateur.

Grâce à des navires-mères, le champ d'action des pirates se déploie sur de vastes étendues maritimes, du détroit de Bab el-Mandeb jusqu'aux Seychelles, voire l'Inde.

Mais la coopération internationale porte ses fruits en la matière : grâce à des patrouilles organisées entre États riverains, la situation s'est fortement améliorée depuis 2005 dans les détroits indonésiens, notamment dans celui de Malacca qui est vital pour le transport maritime. Au large de la Somalie, les forces navales européennes *Atalante* et *Ocean Shield* de l'OTAN permettent de contrôler en partie le golfe d'Aden grâce à la formation de convois marchands surveillés militairement. Les pirates somaliens peuvent aussi être déférés devant la justice des États du pavillon qui les ont capturés. En outre, face aux immensités à surveiller, les États sont de plus en plus nombreux à autoriser le recours par les armateurs à des forces armées privées sur les navires afin de dissuader les attaques.

En 2014, les actes de piraterie sont en net recul, et ils ne perturbent le transport maritime qu'à la marge.

Le transport maritime est peu affecté par le terrorisme car les attentats sont plus difficiles à mettre en œuvre que sur terre. Mais quand les attaques réussissent, elles sont spectaculaires, comme celles contre l'USS Cole en 2000 ou contre le pétrolier français Limburg en 2002¹¹⁰, au large du Yémen. Mais les dégâts sont finalement limités par comparaison avec les attentats terrestres.

C. VELLÉITÉS D'APPROPRIATION NATIONALE, TENSIONS GÉOPOLITIQUES

On observe une volonté d'appropriation des espaces maritimes, et les conflits ont tendance à se multiplier entre les convoitises nationales et les intérêts de la communauté internationale, entre recherche de profit et durabilité.

1. Conflits frontaliers autour des ZEE

ZEE : Vocabulaire p.142- Les États riverains se sont lancés dans une véritable « course à la mer » afin de s'approprier l'espace maritime. La multiplication des conflits frontaliers, littoraux ou maritimes, s'explique par des revendications souvent liées à la

¹¹⁰ À lire [sur le site du Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale](#).

présence de gaz ou de pétrole : on compte aujourd'hui environ 70 conflits. Si certains sont réglés dans le cadre de négociations internationales (Russie/Norvège, Brunei/Malaisie, Grèce/Turquie...), d'autres prennent des proportions mondiales.

En Asie orientale par exemple, cette rivalité est exacerbée par l'affirmation de la puissance chinoise et par ses prétentions sur la mer de Chine. Pour la Chine, l'accès sans contrainte de voisinage à la haute mer, la maîtrise de routes maritimes qui mènent à ses ports et ses visées territoriales sur Taïwan sont des facteurs aussi déterminants que celui de disposer de ressources maritimes supplémentaires. Des confrontations navales autour d'un îlot ou d'un atoll opposent désormais régulièrement Chinois et Vietnamiens dans les îles inhabitées des Spratleys ou des Paracels, ou Chinois et Japonais dans les îles Senkaku (Diaoyu en chinois).

2. En haute mer, les capacités de projection des grandes puissances

Focus p.146-147, Les Etats-Unis sont-ils une thalassocratie ?- Au-delà de la ZEE débute la haute mer et les eaux internationales. Pour les États, il s'agit d'un espace de projection vers l'extérieur, non seulement pour les échanges commerciaux mais aussi, quand ils en ont les moyens, pour assurer leur sécurité, préserver leurs intérêts et donc exercer leur souveraineté au-delà de leurs simples frontières terrestres. Les porte-avions ou les sous-marins dotés de missiles nucléaires, par la capacité qu'ils offrent d'aller frapper, depuis la mer, des objectifs extérieurs et lointains par rapport au territoire national, sont aujourd'hui dans les flottes militaires les deux outils stratégiques au service de cette volonté des États de garantir cette projection vers l'extérieur..

Quarante États disposent de 98% de la flotte militaire mondiale (2 000 navires), dix États de 84%. La construction et l'entretien d'une marine de guerre sont un vecteur majeur d'affirmation de la puissance, en particulier avec les sous-marins nucléaires dotés de missiles stratégiques (SNS). Face à la domination des États-Unis (avec 40% du tonnage total, seuls les États-Unis ont une flotte suffisamment puissante pour être présents sur l'ensemble des mers et océans du globe¹¹¹) s'affirment les grands pays émergents (Chine et Brésil principalement) et d'autres acteurs (Taiwan, Turquie, Corée du Sud, Pakistan).

3. Le droit international maritime et ses mutations

Alors qu'autrefois, le droit international distinguait les espaces maritimes dits de *mare clausum* des espaces de *mare liberum* ouverte à tous, la Convention de Montego Bay (Jamaïque), ouverte en 1982 et en vigueur depuis, 1994 (ratifiée par 166 pays en 2014) a été adoptée pour réduire les risques de conflits et protéger les milieux marins.

Repère p.142, La territorialisation des mers (Vocabulaire p.142) selon la convention de Mantego Bay- À cet effet, elle définit un nouveau droit maritime international qui distingue différents espaces :

- en bordure du littoral, la mer territoriale, large de 12 milles marins¹¹² -
Vocabulaire p.142 sur laquelle l'État exerce ses droits souverains ;

¹¹¹ Leurs capacités de projection dans l'espace mondial reposent sur 11 porte-avions embarquant 4000 aéronaves, 12 porte-hélicoptères d'assaut et le corps des Marines spécialisé dans les interventions extérieures. L'espace maritime mondial est partagé en sept grandes zones et quadrillé par 45 bases dans les territoires dépendant des États-Unis et 154 bases à l'étranger (Japon, Italie, Australie, Islande, Espagne...)

¹¹² 1 mille marin = 1,852 km

- au-delà, la zone contiguë (24 milles marins) et la zone économique exclusive (ZEE) -[Vocabulaire p.142](#) sur 200 milles marins à partir de la côte ; chaque État y exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources mais ne peut y empêcher la circulation ou le survol.

Quant aux espaces maritimes internationaux, on distingue :

- la haute mer (64% des océans, présentant une grande liberté d'usages),
- de la zone internationale des grands fonds marins, relevant du « patrimoine commun de l'humanité ».

CONCLUSION

[Croquis p.154-155, Les aspects géostratégiques des espaces marins + Schéma 5 p.149](#)