

THÈME 1 : MERS ET OCÉANS AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

Introduction du thème

L'année de terminale est le moment où sont analysées les mutations territoriales et politiques liées à la mondialisation, envisagée à la fois :

- comme affirmation du monde comme espace et échelle de référence : pour le géographe Claude Lévy, la mondialisation signifie « la fin de la préhistoire du monde » ;
- comme processus d'accroissement et d'accélération des échanges à l'échelle du monde, mettant en réseau les territoires de la planète¹ dans une relation d'interdépendance et de concurrence, dans le cadre d'une DIT en recomposition permanente ;
- comme catalyseur d'inégalités territoriales, car la mondialisation est un processus sélectif, qui favorise certains territoires (les « gagnants ») et en défavorise d'autres (« les perdants »).

Le thème 1 étudie la place des mers et océans comme supports et vecteurs de cette mondialisation ; il conduit à mettre en évidence leurs rôles multiples et à identifier certains espaces stratégiques.

Il s'agira ici, d'une part, de comprendre le rôle et la place des mers et océans dans la mondialisation dans le contexte de la maritimisation des économies et des rivalités de puissance (abordées en classe de première) et, d'autre part, d'identifier les enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux de ces espaces spécifiques.

La question spécifique sur la France, grâce au changement d'échelle, change la perspective de l'étude de manière à identifier et à évaluer comment la France, qui a la deuxième zone économique exclusive (ZEE) la plus vaste du monde, tire profit des mers et des océans pour affirmer sa puissance maritime.

[source : www.eduscol.education.fr]

Notions

Mondialisation (notion transversale à l'ensemble des thèmes)

Haute mer, maritimisation, puissance, route maritime, zone économique exclusive (ZEE)

¹ Pour le géographe Laurent Carroué, la mondialisation, c'est avant tout « un processus de mise en réseau du monde »

CHAPITRE 1. MERS ET OCÉANS : VECTEURS ESSENTIELS DE LA MONDIALISATION, ENTRE APPROPRIATION, PROTECTION ET LIBERTÉ DE CIRCULATION

INTRODUCTION DU THÈME	1
NOTIONS	1
INTRODUCTION / ÉTUDE DE CAS : LE DÉTROIT DE MALACCA, UN POINT DE PASSAGE MAJEUR ET STRATÉGIQUE	3
A. UN PASSAGE STRATÉGIQUE MAJEUR ET UN VECTEUR ESSENTIEL DE LA MONDIALISATION	3
B. UN ESPACE DE TENSION ENTRE DIFFÉRENTS ACTEURS	4
BILAN	6
I. MERS ET OCÉANS : VECTEURS ESSENTIELS DE LA MONDIALISATION	6
A. UN SUPPORT POUR DES FLUX MATÉRIELS ET IMMATÉRIELS TOUJOURS PLUS MASSIFS	6
1. <i>Flux matériels</i>	6
2. <i>Flux immatériels</i>	7
B. DES RESSOURCES ABONDANTES	8
1. <i>Ressources halieutiques</i>	8
2. <i>Ressources énergétiques</i>	8
3. <i>Ressources minérales</i>	9
Conclusion	9
II. MERS ET OCÉANS : ENTRE APPROPRIATION, PROTECTION ET LIBERTÉ DE CIRCULATION	10
A. APPROPRIATION ET LIBERTÉ DE CIRCULATION	10
1. <i>La territorialisation des espaces maritimes</i>	10
2. <i>Les ZEE, objet de litiges entre États côtiers</i>	11
3. <i>Préserver la liberté et la sécurité de navigation</i>	11
B. PROTECTION	11
1. <i>Une prise de conscience croissante</i>	11
2. <i>Des mesures salutaires, mais tardives et limitées</i>	12
CONCLUSION	12

CHAPITRE 1. MERS ET OCÉANS : VECTEURS ESSENTIELS DE LA MONDIALISATION, ENTRE APPROPRIATION, PROTECTION ET LIBERTÉ DE CIRCULATION

1-4. Titre + Intro Thème 1 +
Titre Chap. 1 + Sommaire

Manuel p.22-73

Introduction / Étude de cas : le détroit de Malacca, un point de passage majeur et stratégique

5-6. Sommaire
EDC + Introduction

Étude de cas p.28-29- Par sa nature même de détroit, c'est-à-dire un passage maritime étroit (jusqu'à 24 milles marins²) entre deux terres faisant communiquer deux étendues marines³, et par sa situation entre océans Indien et Pacifique, le détroit de Malacca est un point de passage stratégique des principales voies maritimes. Le détroit et plus spécialement le « virage » de Singapour sont la porte de l'Extrême-Orient.

Étudier le détroit de Malacca permet d'aborder et de comprendre les enjeux (volonté d'appropriation, exploitation, liberté de circulation) dont sont porteurs les mers et les océans en tant que vecteurs de la mondialisation mais également en tant qu'espaces en tension entre divers acteurs.

Pourquoi le détroit de Malacca est-il un espace stratégique de la mondialisation ?

A. Un passage stratégique majeur et un vecteur essentiel de la mondialisation

7. Cartes + lien
marinetraffic

La consultation d'une carte des routes maritimes *-carte 2 p.28. Au cœur des routes du commerce mondial* ou du trafic maritime en temps réel⁴ montre la concentration du trafic maritime dans les détroits, notamment celui de Malacca :

- la situation stratégique du détroit, à la rencontre des lignes transocéaniques entre l'Océan Indien et le Pacifique, des lignes intra-asiatiques et des routes maritimes circumterrestres est-ouest de marchandises. Le détroit de Malacca est emprunté par les deux routes principales de navigation qui relient l'Europe et le Moyen Orient à l'Asie Orientale (en provenance du Golfe Persique et de Suez). Cette situation stratégique majeure pour les échanges mondiaux illustre parfaitement la qualification de « porte océane » que le géographe Jean-Claude Lasserre applique aux détroits.
- Outre sa mise en perspective à l'échelle mondiale (entre centres d'extraction et de production et centres de consommation), elle permet aussi de quantifier l'intensité de la fréquentation du détroit, ainsi que la diversité des trafics (pluralité et densité des navires transocéaniques ; trafic régional entre les rives du détroit, formé des bateaux de pêche, des petits bateaux de commerce et des ferries).

8. Une « porte océane » :
vidéo embarquée + chiffres

Dans ces conditions, le détroit de Malacca, point de passage majeur, apparaît comme un vecteur essentiel de la mondialisation du fait de la maritimisation des échanges. Les estimations oscillent entre un tiers et la moitié du commerce maritime mondial qui

² 1 mille marin = 1,852 km

³ Au même titre que l'isthme ou le canal, un détroit est un axe à la fois stratégique et structurant des échanges maritimes mondiaux.

⁴ <https://www.marinetraffic.com/>

passer par ce détroit, soit entre 70 000 et 90 000 navires qui, chaque année, empruntent dans les deux sens ce couloir maritime. L'augmentation du trafic dans le détroit s'explique par la fonction productive jouée par l'Asie orientale à l'échelle mondiale, qui alimente :

- Un trafic de conteneurs toujours plus important : de 5 millions d'EVP dans les années 90, le trafic sera autour de 50 millions d'EVP à la fin des années 2010. Cette croissance est, et à son corollaire, la maritimisation de l'économie mondiale -*Repères p.38-39. Le transport maritime, vecteur de maritimisation des économies ?*
- Les principaux flux de pétrole et de gaz mondiaux : le transit de pétrole en 15 ans est passé de 400 à 600 Mt. Le détroit de Malacca, passage clé sur la route maritime la plus courte et la plus rapide entre le golfe Arabo-Persique, est donc aussi un « corridor énergétique ».

9. Un système portuaire complexe, des enjeux de sécurité (cartes)

L'importance du détroit se traduit par la densité des infrastructures portuaires sur ses rives : le détroit de Malacca abrite plusieurs des plus grands ports à conteneurs d'Asie du Sud-Est, à commencer par Singapour (deuxième rang mondial derrière Shanghai) -*doc.1 p.28. Navires en attente devant le port de Singapour*. On ne négligera pas non plus le fait que le détroit de Malacca n'est pas seulement un point de passage majeur du commerce maritime mondial, mais aussi le lieu d'un intense commerce intrarégional asiatique⁵. Ainsi, Singapour, la Malaisie et l'Indonésie ont initié une coopération régionale qui s'ancre localement à travers deux triangles de croissance (triangle nord et triangle SIJORI -Singapour/Johore/Riau- au sud⁶) qui exploitent le détroit à la fois comme passage maritime longitudinal, mais aussi comme mer intérieure parcourue de divers flux méridiens.

10. Canal de Kra

La question de sa sécurisation est une préoccupation forte dans une zone de piraterie/brigandage. Mais, plus que la piraterie de brigandage, la menace directe sur le détroit est simplement la congestion maritime, tant ce couloir maritime est emprunté (« *choke point* », ou « goulet d'étranglement »). Au début des années 2000, le transit au large de Singapour était de 50 000 navires par an, en 2016 il s'est élevé à 83 740 unités, et la fluidité de cette voie stratégique pourrait être remise en cause si l'on dépasse 100 000 transits annuels. Cela pourrait contribuer à relancer un projet chinois déjà ancien, celui d'un canal sur l'isthme de Kra (Thaïlande)⁷.

B. Un espace de tension entre différents acteurs

11. Article Géoconfluences

Les détroits internationaux ont également une importance géopolitique et une dimension géostratégique particulière.

Dans les détroits reconnus internationaux comme celui de Malacca, les enjeux concernent non seulement les États riverains, mais aussi les États utilisateurs, parfois très éloignés, et les compagnies maritimes. Il en résulte que les États riverains ne peuvent aménager et gérer ces espaces sans tenir compte du droit international :

- Ils ne peuvent pas affirmer unilatéralement leur souveraineté sur les eaux des détroits et restreindre leur franchissement à des navires étrangers.
- Ils ne peuvent pas non plus imposer des taxes aux navires empruntant ces détroits.

Le détroit de Malacca est un espace de tensions entre différents acteurs, les enjeux à considérer ne sont pas les mêmes pour les États riverains d'une part et les États utilisateurs d'autre part :

- Les premiers défendent leur souveraineté nationale, le transit portuaire et la sûreté de la navigation. Le détroit de Malacca est, pour eux, une sorte de mer intérieure. L'originalité de cet ensemble spatial est d'être à la fois une zone d'échanges et de transit majeure du commerce international, à laquelle les pays riverains ont toujours été profondément intégrés, et une région

⁵ NB : le trafic interrégional asiatique supplante désormais en volume le commerce transatlantique et les routes maritimes conteneurisées qui concentrent les volumes de trafic les plus importants convergent vers l'Asie.

⁶ ...une mer intérieure qui est le support de coopérations transfrontalières déjà anciennes, comme les « triangles de croissance » SIJORI et Nord. Cf. <http://www.gis-reseau-asie.org/fr/le-detroit-de-malacca-une-mer-interieure>

⁷ NB : pour la Chine, un tel projet ne répondrait pas seulement à l'engorgement du canal de Malacca,

à part entière, modelée, en dépit des frontières, par des relations commerciales et culturelles étroites entre les deux rives.

- Les seconds, à l'image de la Chine, promeuvent le maintien d'une libre circulation dans le détroit et se préoccupent de la sécurisation de leurs navires et de leur chargement (risque de piraterie et terrorisme potentiel). En 2003, le président Hu Jintao selon un journal de Hong Kong aurait évoqué le « dilemme de Malacca ». Cette dépendance du détroit qui représente pour la Chine 100% du soja importé, 90% du pétrole, 40% du fer et 40% du gaz.

Carte 4 p.29. Malacca, un détroit stratégique- À l'échelle régionale, le détroit de Malacca est un espace maritime objet de négociations et d'aménagements par les États riverains. Du fait de sa situation, le détroit de Malacca relève de la réglementation relative aux « détroits servant à la navigation internationale » dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer⁸. Dès lors, il y a un droit de passage en transit pour tous les navires même si les eaux du détroit sont toujours des eaux territoriales et les États ont le droit d'y exercer leurs prérogatives de souveraineté⁹. Ainsi, la Malaisie, l'Indonésie et Singapour coopèrent pour assurer la sécurité du trafic maritime, suivant deux orientations principales :

- Mise en place de couloirs de circulation et de systèmes d'aide à la navigation afin d'éviter les collisions
- Lutte contre une piraterie/brigandage quasi-endémique dans la région compte tenu des différentiels économiques entre les pays (missions de surveillance, patrouilles communes, aménagement des législations nationales pour faciliter les poursuites à l'encontre des pirates¹⁰) avec le soutien technique et financier d'États extérieurs, notamment États-Unis, Chine, Japon, dont l'approvisionnement est lié au passage du détroit dans de bonnes conditions *-doc.5 p.29. Malacca, un détroit très surveillé.*

En dépit de la nécessité de gérer en commun le détroit de Malacca, les concurrences entre les États riverains sont vives. Si Singapour reste le port majeur de la région et un des premiers mondiaux *-doc.1 p.28. Navires en attente devant le port de Singapour*, la politique de modernisation des infrastructures portuaires de la Malaisie porte ses fruits : Port Klang, situé à 40 km de Kuala Lumpur, et Tanjung Pelepas au sud du détroit dans l'État de Johor, se classent dans les 15 premiers ports conteneurisés mondiaux et connaissent des taux de croissance importants et entrent progressivement en concurrence avec Singapour, grâce à des coûts de manutention inférieurs de moitié à ceux offerts par le port de Singapour, un vaste espace foncier bon marché et une moindre saturation. Ces atouts ont permis à Tanjung Pelepas d'attirer deux grands armateurs (le Danois Maersk Seeland et le Taïwanais Evergreen Marine *-doc.8 p.39*), lesquels y ont transféré toutes leurs activités auparavant implantées à Singapour.

Les grandes puissances mondiales ont des intérêts économiques importants dans le maintien de la libre circulation dans le détroit de Malacca :

- La Chine a augmenté la présence et la puissance de sa marine militaire pour qu'elle puisse protéger ses routes maritimes¹¹. Ainsi, des accords avec la Birmanie et la Malaisie lui permettent une présence militaire chinoise des deux côtés du détroit ; ses flottes militaires ont désormais la capacité d'en bloquer l'accès. *-doc.3 p.29. Une zone très disputée et convoitée.*
- De leur côté, les États-Unis, présents depuis longtemps dans cette zone stratégique, ont renforcé leur coopération militaire avec l'Inde dans l'océan Indien et accru leur surveillance du détroit, notamment par des patrouilles conjointes des marines américaines et indiennes.

⁸ Convention de Montego Bay, 1982

⁹ Ils peuvent ainsi contraindre les utilisateurs à respecter les schémas de séparation du trafic dont ils ont convenu comme les règlements de passage ou de normes – incluant celles environnementales.

¹⁰ En coopération avec la fédération internationale des armateurs, ils créent également en février 1993 à Kuala Lumpur un centre régional de lutte contre la piraterie.

¹¹ Cf. stratégie dite du « collier de perles », qui se conjugue avec le déploiement des « nouvelles routes de la soie ». Ce changement d'échelle des ambitions chinoises se traduit également par des tensions en mer de Chine méridionale *-Étude de cas p.30-33. Mer de Chine méridionale, une mer disputée ?*

Bilan

12. Schéma + bilan

Ainsi, l'étude du détroit de Malacca illustre ce qu'écrit le géographe Antoine Frémont : « les détroits sont des concentrés d'espace maritime sur une surface très limitée » en étant représentatifs de la maritimisation de l'économie dans la mondialisation. Stratégiquement, le détroit de Malacca demeure encore actuellement ce que l'amiral Afonso de Albuquerque (1453-1515), définissait comme un des trois verrous pour être « le maître des portes de l'océan ».

I. Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

13. Titre II + Sommaire

Pourquoi les mers et océans constituent-ils des ressources et des supports majeurs de la mondialisation ?

Repères p.38-39. Le transport maritime, vecteur de la maritimisation des économies ? Les possibilités de mise en contact engendrées par les mers et les océans d'une part et les ressources qu'ils abritent d'autre part ont fait des mers et des océans des espaces stratégiques à l'échelle mondiale.

A. Un support pour des flux matériels et immatériels toujours plus massifs

Les mers et océans jouent un rôle essentiel dans la mise en relation croissante des différentes parties du monde grâce à sa fonction de support de flux matériels et immatériels toujours plus massifs.

1. Flux matériels

14. Explosion flux, extrait DDC

Les mers et les océans offrent de nombreux avantages pour le transport des marchandises : liberté de circulation entre les différentes parties du globe, faiblesse des coûts¹², fiabilité et régularité du transport maritime. Il en résulte une croissance incessante des échanges internationaux par voie maritime, qu'il s'agisse des matières premières ou des biens manufacturés : Le transport maritime achemine aujourd'hui 85% du commerce international des marchandises en volume (70% en valeur). C'est dans ce contexte d'internationalisation des systèmes de production et de distribution (DIT) que s'inscrivent les processus de maritimisation (degré de dépendance croissant d'une économie aux mers et océans) *-Notion p.39, schéma p.40* et de littoralisation (concentration des populations et des espaces productifs sur les littoraux) des économies¹³.

15. Une révolution du transport maritime

Cette croissance s'est accompagnée d'une révolution du transport maritime : les mers et océans sont parcourus par des navires toujours plus gros, plus rapides et plus spécialisés. Les porte-conteneurs sont devenus le symbole de cette révolution et de la phase actuelle de la mondialisation *-Doc.8 p.39. Le commerce mondial par conteneur + Dossier p.48-49. CMA-CGM, 4e compagnie mondiale de transport maritime.*

16-17. Routes maritimes, extrait DDC + Atlas Autrement

Dans la géographie mondiale qui se dessine à travers les circulations des porte-conteneurs et des navires spécialisés (hydrocarbures, céréales...), les routes maritimes mettent en relation les pôles majeurs de production et de consommation via les principaux ports d'Europe, d'Amérique du Nord d'Asie orientale¹⁴ *-Carte 1 p.44. Le transport maritime véhicule la mondialisation.* Les routes Est-Ouest, Asie orientale-Europe, transpacifique et transatlantique, supportent les volumes les plus importants et les plus variés car elles relient les trois pôles principaux de l'économie mondiale qui concentrent 85% du commerce mondial. Les quantités transportées par de très grandes compagnies sur les routes maritimes Nord-Sud et Sud-Sud, entre pays développés et en développement ou entre pays en développement, ne cessent d'augmenter, et reflètent les contrastes

¹² 1/ Le rapport volumes transportés / coût énergétique est infiniment plus faible que pour le transport terrestre ou aérien ; 2/ en dehors des ports et de certains passages stratégiques, le coût en infrastructures est également plus modeste que les transports terrestres.

¹³ [À consulter](#), un ensemble d'infographies sur le site d'Arte.

¹⁴ Comme Singapour, ces ports constituent des hubs à différentes échelles.

d'une mondialisation inégale entre territoires plus ou moins intégrés au processus¹⁵, et de manière plus ou moins profitable -*Actu Géo p.43. Tanger Méd, premier port de la Méditerranée*

18. Passages stratégiques, extrait DDC

De ce fait, les routes maritimes sont concentrées et empruntent des détroits -*Définition p.42* et les canaux maritimes -*Définition p.42* qui sont des goulets (*choke points*) et des points de passage stratégiques où les enjeux locaux régionaux et mondiaux s'entremêlent. Le passage des navires peut être remis en cause par la piraterie, une attaque terroriste, un blocus...

Certains détroits se situent sur les plus grandes routes maritimes mondiales et constituent des points de passage stratégiques. En effet :

- Par le détroit d'Ormuz, véritable verrou du golfe Arabo-Persique -*Étude de cas p.24-27. Le golfe arabo-Persique, un espace de conflictualité au Moyen-Orient*, transitent un tiers des échanges maritimes pétroliers mondiaux.
- Ceux du Nord-Pas-de-Calais, de Gibraltar et de Malacca se caractérisent par une extrême diversité des flux maritimes et la présence de grands ports en constante extension -*Repères p.38-39*.

Les canaux de Suez -*Dossier p.46-47* et de Panama évitent les longs détours commerciaux¹⁶ :

- Le premier raccourcit le trajet Europe-Asie en reliant mer Rouge et Méditerranée.
- Le second forme un trait d'union entre les océans Atlantique et Pacifique à travers l'isthme de Panama.

2. Flux immatériels

19. Du télégraphe à la fibre optique -Extrait DDC

La modernisation des communications a aussi, dès le XIX^e siècle, utilisé les mers et les océans pour faire passer des réseaux de câbles sous-marins. Des câbles télégraphiques du milieu du XIX^e siècle jusqu'aux câbles en fibre optique contemporains, ils traversent les espaces maritimes, conférant une réelle matérialité à nos réseaux de communication.

20. Croissance, acteurs, répartition -Extrait DDC

Carte 2 p.45. Les câbles sous-marins, supports de la mondialisation de l'information- Les flux d'informations transitent par les câbles sous-marins qui acheminent d'un continent à l'autre presque instantanément et à très bas coûts via l'Internet¹⁷ des flux de plus en plus massifs de données (voix, images, vidéos, textes, transactions financières¹⁸ ...). La géographie de ce réseau sous-marin, déployé par une poignée de FTN¹⁹, révèle un monde inégalement connecté avec une domination des pôles nord-américain, européen et est-asiatique de la mondialisation et une dépendance de l'Amérique du Sud et de l'Afrique : les tracés des câbles sous-marins présentent d'importantes similitudes avec ceux des principaux flux maritimes.

21. Une guerre des câbles ? -Extrait DDC

Les communications par câbles sont à la fois plus rapides, plus rentables et plus sûres que par satellites... même si les révélations d'Edward Snowden²⁰ ont montré l'ampleur des écoutes opérées par la NSA et d'autres services de renseignements sur le réseau de câbles mondiaux. En effet, la maîtrise de ces réseaux sont des enjeux stratégiques pour les États dans le cadre de la concurrence économique et politique qu'ils se livrent entre eux -*Actu Géo p.41. Un gigacable à travers le Pacifique*.

¹⁵ Dans le programme de première, nous avons appris l'importance du rôle des façades maritimes -*La notion en schéma p.42* dans la DIT et dans la hiérarchisation de l'espace mondial.

¹⁶ Les deux États qui les contrôlent, l'Égypte et le Panama, en tirent d'importants revenus grâce aux péages acquittés par les navires. Leur modernisation récente a été vitale pour conforter leur place sur les grandes routes maritimes mondiales.

¹⁷ Plus de 90% des liaisons Internet passent par les câbles sous-marins.

¹⁸ Plus de 10 trillions de dollars transitent chaque jour via ces câbles.

¹⁹ Principalement Alcatel (France), Nec (Japon), Huawei (Chine).

²⁰ Pour approfondir ou vous rafraîchir la mémoire, consultez cette courte biographie par [Brut.](#)

B. Des ressources abondantes

1. Ressources halieutiques

22. L'exploitation des ressources halieutiques : carte + Extrait Atlas Autrement

Carte 3 p.45. Mers et océans, réservoirs de ressources- Avec 71% de la surface terrestre et un volume de 1320 millions de km³, les océans constituent la plus grande réserve et la plus grande masse biologique mondiale, loin devant les continents. Les ressources halieutiques *-Lexique p.319* permettent à l'heure actuelle de nourrir un milliard d'hommes dans le monde et fournissent du travail à des dizaines de millions d'actifs, tant dans la pêche artisanale que dans la pêche industrielle. La pêche mondiale connaît une augmentation très forte depuis 1950²¹. Dans ce total, les deux tiers sont destinés à la consommation humaine (pêche alimentaire), le tiers restant à des fins industrielles (pêche minotière, pour les farines, l'huile et les colles).

23. Les excès de la pêche industrielle

Cependant, la pêche industrielle *-Lexique p.318* ratisse les mers du globe pour répondre à la demande croissante des consommateurs des pays riches et émergents, ce qui a pour effet :

- Une menace sur la pêche artisanale -Cf. dans le golfe de Guinée où la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) est massive.
- Une surpêche qui met en danger le renouvellement de la ressource halieutique²² *-doc.4 p.53. Évaluation mondiale du stock de poissons.*

Devant l'épuisement des ressources « sauvages », on a de plus en plus recours à l'aquaculture²³, censée régler les questions de gestion de stocks. L'aquaculture est théoriquement très supérieure à l'activité prédatrice de la pêche (renouvellement de la ressource, contrôle permanent des entrées et des sorties), mais la réalité est assez différente. [...] L'élevage de poissons nécessite un apport alimentaire essentiellement fourni par de la farine de poisson qui est lui-même pêché, ce qui ne fait que reposer différemment la question de la surpêche.

2. Ressources énergétiques

Les ressources énergétiques sont nombreuses et prometteuses dans les espaces maritimes.

a. Les hydrocarbures *offshore* (liquides et gazeux)

24. Schéma

L'exploitation des gisements marins de pétrole et de gaz *-Offshore : définition p.40* répond à une triple logique :

- D'une part, la maîtrise de technologies permettant de pratiquer des forages en mer.
- D'autre part les conséquences de la guerre du Kippour (1973) avec le quadruplement du prix du brut²⁴ et la révolution iranienne de 1979 (35 \$ le baril) justifiant la mise en exploitation des gisements océaniques jusqu'alors non rentables, comme en mer du Nord et en Alaska.
- Enfin, à partir de 1974, les États-Unis n'étant plus autosuffisants en pétrole et en gaz, et amplifient les recherches *offshore*.

25. Extrait Atlas Autrement

Doc.5 p.53. Les hydrocarbures offshore- L'exploitation *offshore* représente aujourd'hui 30% de la production mondiale de pétrole et 27% de celle de gaz, et les réserves sont estimées respectivement à 20 et 30% des réserves mondiales. On distingue traditionnellement l'*offshore* classique (faibles profondeurs), l'*offshore* profond (au-delà de 1 000 m de profondeur), l'*offshore* ultra profond (au-delà de 1 500 m), et trois types de plateformes.

Nées au large des côtes californiennes en 1887 et dans le golfe de Maracaïbo au Venezuela en 1912, les premières exploitations *offshore* sont ensuite expérimentées dans le golfe du Mexique en 1934, essentiellement face à la Louisiane. Les progrès décisifs ont lieu dans les années 1960 et 1970. Outre le golfe du Mexique, les forages se multiplient alors en mer du Nord où l'Écosse et la Norvège deviennent

²¹ De 20 MT en 1950 à 140 MT en 2015.

²² Cf. <https://globalfishingwatch.org/>

²³ 50 % de la production mondiale des produits de la mer.

²⁴ ...passé de 3 à 12 \$ le baril.

rapidement de gros producteurs, les technologies développées dans cette partie de l'océan dépassant celles acquises en Alaska à la même époque, et la mer du Nord devenant rapidement la principale zone d'extraction. Cette technologie est maintenant largement employée aussi bien au Moyen-Orient dans le golfe Persique, qu'en Asie du Sud-Est, au nord-ouest de l'Australie ou au large du Brésil, de l'Afrique de l'Ouest et de l'Inde. À l'heure actuelle plus de 700 stations offshore sont en service dans le monde.

Le transport du pétrole se fait par pipelines et/ou par tankers. En revanche le transport du gaz a posé longtemps d'immenses problèmes logistiques²⁵. La situation a totalement changé avec la création d'une flotte de navires gaziers qui transportent le gaz, sous la forme de gaz propane liquéfié (GPL), ou de gaz naturel liquéfié (GNL), le but étant de diminuer le volume jusqu'à 800 fois.

b. Des ressources énergétiques renouvelables

26. Les EMR (vidéo Engie)

L'éolien marin est en pleine expansion *-doc.6 p.53. Développement de l'éolien offshore* grâce à la régularité des vents et à l'absence d'habitants des espaces maritimes, surtout en Europe²⁶.

D'autres sources d'énergie marines sont potentiellement exploitables, comme la houle ou les différentiels de température entre eaux de surfaces et eaux profondes.

3. Ressources minérales

27-28. Encroutements, nodules polymétalliques

Enfin, mers et océans renferment également des ressources minérales qui attisent les convoitises des compagnies d'extraction minière :

- Des encroutements rocheux riches en métaux et en terres rares.
- Des nodules polymétalliques *-Définition p.40*, au fond des mers et océans, sont riches de métaux non ferreux.

Ces ressources restent encore largement inexploitées. Les techniques de ramassage des nodules existent à titre expérimental mais leur rentabilité Industrielle est très incertaine ²⁷. Les minéralisations hydrothermales, contrairement aux nodules, présentent l'avantage d'être peu dispersées, d'où des potentialités de ramassage plus rentables, mais elles n'ont pas été tentées pour l'instant.

Conclusion

Producteurs de matières premières et d'énergies, les espaces maritimes sont exploités dans le cadre de filières industrielles dont l'existence même est indissociable du haut degré de maîtrise technologique nécessaire à l'exploitation du milieu marin : la pêche industrielle, l'offshore pétrolier ou gazier, l'offshore éolien, la construction navale, la biogénétique... Ces filières sont contrôlées par des firmes transnationales très largement issues des pays développés car les moyens nécessaires à l'exploitation des espaces maritimes sont considérables. La maîtrise des flux et l'exploitation des ressources maritimes reflètent donc les inégalités de la mondialisation en confortant les puissances établies, même si de nouvelles voient le jour telle la Chine, qui s'est beaucoup appuyée sur la maritimisation de l'économie pour se développer. Mers et océans, à travers l'exploitation des ressources dont ils regorgent sont donc des reflets de la mondialisation et de l'inégale intégration des territoires qui lui est associée.

²⁵ Jusqu'aux années 1980, il était généralement brûlé dans des torchères lorsque les marchés de consommation étaient lointains, comme c'était le cas pour le golfe Persique

²⁶ L'Europe concentre près de 95% de la puissance installée (essentiellement au Royaume-Uni et au Danemark).

²⁷ Trois systèmes sont en concurrence, mais aucun n'a encore prouvé sa rentabilité industrielle. Le premier est une noria à godets installée sur un câble de 14 km de longueur disposé entre deux navires. Un autre système fonctionne avec un engin circulant sur le fond de l'océan qui aspire les nodules dans un tuyau (par injection d'air ou d'eau). Le dernier système est le ramassage directement sur le fond par des engins autonomes qui, une fois chargés, remonteraient en surface pour délivrer leur récolte.

II. Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation

29. Titre II + Sommaire

Comment les mers et les océans sont-ils au cœur des relations et rivalités renouvelées entre des acteurs multiples ?

En tant qu'espaces vecteurs de transport et zones pourvoyeuses de richesses, au cœur donc de l'accroissement des échanges, les mers et les océans sont aussi l'objet de tensions fortes entre volonté d'appropriation de la part des États, principe de liberté de circulation et prise de conscience de leur nécessaire protection.

A. Appropriation et liberté de circulation

1. La territorialisation des espaces maritimes

30-31. Vidéo DDC « Des frontières dans l'Océan » + territorialisation des océans

Après une première codification par les quatre conventions de Genève de 1958²⁸, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), adoptée en 1982 à Montego Bay -*Définition p.54*, entre en vigueur en 1994.

Cette « constitution pour les océans » accélère un processus de découpage et de territorialisation des espaces maritimes, selon un principe simple : plus on est proche des côtes d'un État, plus les droits souverains sont importants, plus on s'en éloigne, plus la liberté est grande -*La notion en schéma p.54*²⁹.

- La limite des eaux territoriales a été élargie par la Convention de Montego Bay à 12 milles marins (22 km) depuis le trait de côte³⁰. La souveraineté sur les eaux intérieures et mers territoriales confère aux États côtiers des droits exclusifs pour l'exploitation de leurs ressources minérales, énergétiques et biologiques. Sur 12 milles marins supplémentaires, s'étend la zone contiguë, dans laquelle l'État côtier a le droit de prévenir et réprimer les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration³¹.
- Au-delà des eaux territoriales, s'étend la zone économique exclusive (ZEE) -*Lexique p.319*, jusqu'à 200 milles marins du trait de côte (370 km). La liberté de navigation et de survol est garantie, mais en échange, les États côtiers y disposent de « droits souverains » pour l'exploitation des richesses et de « juridiction », principalement pour la protection de l'environnement. Il s'agit donc d'une souveraineté économique et non politique. NB : la CNUDM prévoit une extension possible des droits sur le sous-sol marin en cas de reconnaissance de l'extension du plateau continental³² de l'État côtier, jusqu'à un maximum de 350 milles marins (480 km) par les Nations unies. L'État riverain y exerce des droits exclusifs d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles, souvent très riches en nodules polymétalliques, minéraux ou espèces biologiques sédentaires.
- Au-delà de 200 milles depuis le trait de côte, s'étend la haute mer : la liberté des mers y règne, le droit applicable est celui du pavillon national des navires qui y croisent. Les fonds marins font partie du patrimoine commun de l'humanité.

²⁸ Sur la mer territoriale, le plateau continental, les activités de pêche et la conservation des ressources biologiques en haute mer.

²⁹ NB : la CNUDM n'est pas le seul traité maritime, des accords spécifiques sont également conclus dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Cette institution spécialisée des Nations Unies, chargée d'assurer la sécurité et la sûreté de la navigation maritime et de prévenir la pollution des mers, regroupe, elle, la totalité des États côtiers du monde.

³⁰ Les rades, les baies, les ports qui sont en-deçà du trait de côte forment les eaux intérieures, qui ont un régime juridique identique au territoire terrestre, avec une pleine souveraineté pour l'État. Il s'agit du seul espace maritime où l'État dispose de la pleine souveraineté politique.

³¹ Il ne s'agit toutefois que de droits souverains et d'un exercice de juridiction et non d'une souveraineté pleine et entière. Les autres États y bénéficient, par conséquent, des libertés de navigation (« droit de passage inoffensif »), de survol ou de poser des pipelines et des câbles sous-marins. La limite des eaux territoriales ne constitue donc pas une frontière au sens terrestre du terme, et le régime de la ZEE est davantage lié à celui de la haute mer qu'à celui de mer territoriale. L'État peut néanmoins garantir sa sécurité, y compris environnementale, en imposant des réglementations aux navires qui exercent leur droit de passage.

³² La plate-forme continentale ou plateau continental est un replat marin à pente faible, compris entre le littoral et le talus continental qui plonge vers des profondeurs voisines de 200 m. Sa largeur peut osciller de quelques kilomètres à plus de 1 000 km. Son modelé hérité de formes terrestres immergées est soumis à l'accumulation sédimentaire (source : [Géoconfluences](#)).

32. Les limites de la territorialisation

Le phénomène de mondialisation a donc renforcé le processus d'appropriation des espaces maritimes. Depuis 1982, 35% du domaine maritime mondial ont été appropriés par les États, et certains d'entre eux possèdent d'immenses espaces maritimes³³ -doc.3 p.52. *Les ZEE*. Néanmoins,

- le régime des détroits internationaux -*Définition p.42* (Bosphore, Malacca, Bab-el-Mandeb, Ormuz...) garantit sur ces bras de mer le libre transit de la navigation internationale, qui ne peut en aucun cas être suspendu par leurs États côtiers. Les principaux détroits sont placés sous une gestion internationale des pays riverains.
- « Biens communs mondiaux » selon la CNUDM, les espaces maritimes internationaux ne peuvent être appropriés ni revendiqués, et sont donc sans frontière.

2. Les ZEE, objet de litiges entre États côtiers

33. Vidéo. Extrait DDC 2019

La délimitation des zones économiques exclusives est la source principale de litiges entre les États littoraux. En effet si la CNUDM définit des principes de délimitation, il appartient aux États de s'entendre sur le tracé réel de ces limites³⁴. Cela a conduit à de nombreux litiges, comme en mer de Chine méridionale -*Étude de cas p.30-33. Mer de Chine méridionale, une mer disputée ?* La rivalité est forte notamment pour les Spratleys et les Paracels entre la Chine, la Malaisie, le Vietnam, les Philippines et le Brunei. La Chine, afin de renforcer sa position (la ZEE étant établie autour d'îlots habités), a massivement poldérisé et militarisé les éléments sur lesquels elle est établie dans ces deux archipels, comme par exemple Fiery Cross Reef³⁵.

Au-delà des seuls États limitrophes, c'est l'ensemble de la communauté internationale qui est concernée/alarmée par de telles tensions.

3. Préserver la liberté et la sécurité de navigation

La volonté de maintenir la sécurité et la sûreté de la navigation -*Définition p.54* conduit à la mise en place de différents dispositifs. La lutte contre la piraterie et le brigandage, concentrée en certains endroits du globe particulièrement fréquentés par les routes maritimes et bordés par des États fragiles³⁶ est de plus en plus assurée par des coalitions internationales -*ActuGéo p.55. Golfe de Guinée : lutter contre la piraterie*.

34. Repères 1 et 2 p.52

La maîtrise et la surveillance des mers, assurées par les États les plus impliqués dans la mondialisation, sont des enjeux de puissance. Mais cette capacité de projection nécessite porte-avions, sous-marins nucléaires et navires d'escorte, et seuls les États-Unis ont la capacité d'intervenir en tout point du globe grâce à une flotte impressionnante -*Repère 1 p.52. L'US Navy est déployée partout* ; loin derrière les États-Unis, on trouve des puissances marines plus modestes, mais parmi lesquelles l'Inde et la Chine, en développant leur marine de guerre et en se dotant de bases militaires, s'affirment comme des puissances montantes -*Repère 2 p.52. Le top 8 des flottes marines + carte 1 p.58. États-Unis, Chine, France : trois puissances navales dans le monde*.

B. Protection

1. Une prise de conscience croissante

35. Vidéo Brut. Un 7^e continent ?

Les mers et les océans sont des espaces à la très riche biodiversité qui jouent un rôle de régulateur climatique au niveau mondial. Ils font l'objet d'une prise de conscience croissante quant à la nécessité de les protéger des pollutions qu'ils reçoivent (80% des pollutions océaniques sont d'origine terrestre) -*Dossier p.62-63. Le « continent plastique », le 7e continent*, du

³³ Le territoire maritime de la France, avec 11 millions de km², est au deuxième rang mondial derrière celui des États-Unis. Au total, elle a des frontières maritimes avec trente pays. La France est par exemple particulièrement attachée à la ZEE offerte par l'île de Clipperton, qui lui offre un espace maritime équivalent à 80% de la totalité de son territoire terrestre ainsi qu'une zone particulièrement riche en ressources thonidées et en nodules polymétalliques.

³⁴ Le golfe de Gascogne pourrait, par exemple, relever de la ZEE de la France comme de celle de l'Espagne.

³⁵ Cf. E. Pfmilin, « Pékin avance ses pions en mer de Chine méridionale », *Le Monde*, 24 novembre 2014

³⁶ Par exemple, golfe d'Aden-côtes somaliennes, détroit de Malacca, golfe de Guinée.

changement climatique et des catastrophes plus ou moins médiatisées (marées noires) qui accompagnent leurs usages par l'homme.

À cet effet, des ONG mènent des actions, comme Greenpeace ou Sea Shepherd Conservation Society, sous la forme d'abordages de bateaux de pêche industrielle, de campagnes de sensibilisation à la nécessaire protection des mers et des océans -*doc.3 p.61. Un océan à préserver : l'appel des ONG.*

2. Des mesures saluaires, mais tardives et limitées

36. ActuGéo p.57 + Vidéo Brut pollution navires

De plus en plus d'États prennent des mesures pour mettre en place une utilisation raisonnée :

- C'est ce principe de compromis entre protection et activités économiques, posé par l'ONU depuis la conférence sur les océans de 2017, qui est à l'origine des aires marines protégées -*Carte 3 p.59. Les principales aires marines protégées + la notion en schéma p.56*, qui recouvrent moins de 5% de la surface des mers et océans -*Repère 7 p.53. Développement des aires marines protégées dans le monde + ActuGéo p.57. Arctique canadien...*
- L'Union européenne a mis en place un système de quotas de pêche et lutte contre la pêche INN.
- L'organisation maritime internationale établit des règles de plus en plus strictes quant aux émanations d'oxydes de soufre de manière à faire évoluer les combustibles utilisés par les navires...

Néanmoins, les progrès sont encore limités et demeurent globalement trop lents au regard de la rapidité de la dégradation de la situation, et il reste difficile de concilier exploitation et préservation des milieux maritimes.

Conclusion

37. Conclusion

Révisions p.64-67

Sujets Bac p.68-73