

# CHAPITRE 1 – Mers et océans : au cœur de la mondialisation

## Étude de cas: Le golfe Arabo-Persique : un espace au cœur des enjeux contemporains (p. 34-35)

### Doc 1 - p. 34 : Un espace maritime au cœur d'échanges et de tensions

Le golfe Arabo-Persique est une mer bordière<sup>1</sup> de l'océan Indien qui communique par le détroit d'Ormuz avec le golfe d'Oman, autre mer bordière de cet océan. Depuis l'Antiquité, le Golfe s'articule à l'océan Indien, à la mer Rouge et au-delà à la Méditerranée, grâce aux ports, mais aussi aux oasis des déserts par lesquels s'effectuent les échanges. Le Golfe est ainsi une interface entre ses deux rives, tantôt réunies, tantôt opposées. Il est un espace de circulation des personnes, des biens, des idées entre Orient et Occident, bien plus qu'un fossé séparant monde arabe et monde persan.

Cette situation stratégique est renforcée à partir du XX<sup>e</sup> siècle par l'exploitation des hydrocarbures, jusqu'à en faire un enjeu international majeur et le théâtre de tensions ou de conflits combinant facteurs nationaux, régionaux et mondiaux. Tandis que les eaux du Golfe sont parcourues par des centaines de pétroliers, méthaniers et porte-conteneurs, des villes ultramodernes comme Dubaï, Abu Dhabi ou Doha deviennent de riches centres d'affaires et attirent les touristes du monde entier. [...]

Au cours des dernières décennies, la montée des tensions sur le marché mondial des hydrocarbures, largement liée au développement industriel de l'Asie, a exacerbé les rivalités entre les divers États autour du Golfe.

Philippe Cadène, professeur d'université, spécialiste du golfe Arabo-Persique, 2020.

1. Mer située en bordure de continent, ouverte sur un océan dont elle est l'extension naturelle

## **Doc 5 - p. 35 : Des rivalités régionales**

Les tensions religieuses entre sunnites et chiites ne sont que l'expression la plus visible des rivalités entre l'Arabie Saoudite et l'Iran, deux États qui aspirent à asseoir leur puissance au niveau régional [...].

Les Arabes et les Perses ont dominé de vastes territoires et se sont retrouvés dans des rapports de soumissions, d'hostilité ou de rivalités à de nombreuses reprises au cours de l'histoire [...]. La guerre [entre l'Iran et l'Irak] a conduit à la création du Conseil de coopération du Golfe (CCG) le 25 mai 1981 par l'Arabie Saoudite, Bahreïn, les Émirats arabes unis, le Koweït, Oman et le Qatar<sup>1</sup>. Il est d'abord une organisation de sécurité collective, dont l'objectif est de prémunir ses membres de l'expansionnisme iranien. [Mais] le Conseil représente au final une simple structure de coopération qui fait montre de solidarité et de cohésion en cas de menaces extérieures, mais dont l'efficacité fait le plus souvent défaut en raison de divergences d'intérêts et des rivalités entre les États membres [...].

La demande de sécurité auprès des États-Unis, première puissance militaire au monde, émane des États de la région, Arabie Saoudite en tête [...]. Depuis les années 1950, les États-Unis ont établi des bases militaires avant tout navales et aéronavales dans tous les pays arabes du Golfe [...].

Frank Tétart, spécialiste du Moyen-Orient, La Péninsule arabique : cœur géopolitique du Moyen-Orient, Armand Colin, coll. « U », 2017.

1. Depuis le 6 juin 2017, les pays du CCG ont rompu leurs relations diplomatiques avec le Qatar, accusant ce dernier de financer le terrorisme dans la région.

## **Étude de cas : La mer de Chine méridionale : un espace maritime sous tension (p. 36-37-38-39)**

### **Doc 1 p. 36 : La territorialisation en mer de Chine**

Les différends maritimes en mer de Chine méridionale se sont multipliés ces dernières années en lien avec la croissance économique des pays riverains, la montée des mouvements nationalistes, les craintes que suscite l'émergence de la République populaire de Chine, l'augmentation des dépenses militaires et les spéculations sur les ressources présentes dans cet espace maritime. Cependant, aucun des différends n'est nouveau étant donné que la plupart des espaces sont des zones de frictions entre États depuis plusieurs décennies, sinon des siècles dans certains cas [...].

Les querelles portent sur la souveraineté revendiquée par les différents protagonistes sur les différentes formations insulaires [...] et sur l'extension des espaces maritimes revendiqués par les États riverains [...]. Sept États (Chine, Taïwan, Philippines, Indonésie, Brunei, Malaisie, Vietnam) revendiquent une partie ou la totalité de cet espace maritime [...]. La Chine revendique entre 80 % et 90 % de la superficie de cette mer.

E. Mottet, F. Lasserre, B. Courmont, Géopolitique de la mer de Chine méridionale : eaux troubles en Asie du Sud-Est, Presses de l'Université du Québec, 2017.

E. Mottet et F. Lasserre sont professeurs de géographie au Canada.

B. Courmont est directeur de recherches à l'Institut de relations internationales et stratégiques.

## **Doc 4 p. 37 : L'arbitrage entre la Chine et les Philippines**

**Pour dénoncer l'occupation d'îlots par la Chine, les Philippines ont saisi le Tribunal international du droit de la mer en 2016.**

Le droit international a joué un rôle politique non négligeable en mer de Chine méridionale. Sous la présidence de Benigno Aquino (2010-2016), les Philippines prennent l'initiative d'aller à l'arbitrage, une option prévue par l'annexe VII de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer<sup>1</sup>. La Chine refuse d'accepter une procédure qu'elle juge « introduite unilatéralement par les Philippines » et ne participe pas à son déroulement [...].

La sentence rendue en juillet 2016 donne raison aux Philippines point par point en invalidant toute l'argumentation chinoise construite autour de la notion de « droits historiques ». Le tribunal juge qu'aucun élément dans les Spratleys n'est une « île » au sens légal du terme, c'est-à-dire au sens de territoire donnant lieu à une zone économique exclusive [...]. Enfin, la sentence qualifie de hors-la-loi des pans entiers de la politique chinoise en mer de Chine méridionale : la construction d'îles artificielles manque ainsi aux obligations légales de la Chine en matière de protection de l'environnement maritime.

Mathieu Duchâtel, Géopolitique de la Chine, PUF, coll. « Que sais-je ? »,  
2019.

1. Convention (1982) qui fixe le droit international de la mer

## **Doc 6 - p. 38 : Les hydrocarbures en mer de Chine**

Pour les pays riverains de la mer de Chine, les énergies fossiles sont au cœur des économies et des politiques de développement et de modernisation [...]. Le contrôle des espaces maritimes pour l'exploitation des hydrocarbures pourrait être fructueux, à l'image de ce qu'il est déjà dans le sud de la mer où la Malaisie, le Brunei et le Vietnam exploitent de nombreux gisements offshore [...]. Actuellement, la plupart des gisements découverts se situent essentiellement dans les zones économiques exclusives (ZEE) non contestées, déjà exploitées par les pays riverains. [On] estime que les réserves prouvées et probables s'élèvent à 11 milliards de barils pour le pétrole et à 5 400 milliards de m<sup>3</sup> pour le gaz naturel [...]. Dans la plupart des pays riverains, les compagnies nationales exploitent les hydrocarbures à proximité des côtes. Au-delà des conflits géopolitiques, les forages en haute mer posent de nombreux défis hydrographiques (courants sous-marins), climatiques (tempêtes) et techniques qui obligent les compagnies nationales à s'associer à des multinationales étrangères.

E. Mottet, F. Lasserre, B. Courmont, Géopolitique de la mer de Chine méridionale : eaux troubles en Asie du Sud-Est, Presses de l'Université du Québec, 2017.

## **Doc 9 - p. 39 : La remise en question de la liberté de navigation**

Les incidents se succèdent à un rythme inquiétant en mer de Chine méridionale. Le 20 mai 2019, deux navires de guerre [américain et australien] ont mené une mission de liberté de navigation en s'approchant de l'atoll de Scarborough, revendiqué par Beijing depuis 2012 et sur lequel des installations militaires chinoises sont en construction. « Des unités militaires chinoises, navales et aériennes, ont ordonné aux navires de s'éloigner », a commenté le gouvernement chinois. « Le [navire américain] a navigué à 12 milles nautiques du récif, afin de défier les revendications maritimes excessives de la Chine et de préserver la liberté de navigation telle que définie par les règles internationales », a de son côté affirmé le porte-parole de la 7<sup>e</sup> flotte américaine. [...]

En 2016, la Cour permanente d'arbitrage de La Haye<sup>1</sup> avait pourtant été très claire, estimant que les revendications chinoises dans la région n'avaient « aucun fondement juridique ». [...]

Depuis le début de l'année 2019, le déclenchement par Donald Trump<sup>2</sup> de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine semble avoir été accompagné de l'intensification par l'US Navy des missions de liberté de navigation, dites « FONOP » (Freedom of Navigation Operation). [...] Début avril 2019, la Marine nationale française avait, elle aussi, fait les frais des revendications chinoises exagérées : la frégate Vendémiaire avait été interceptée dans le détroit de Taïwan.

Guerric Poncet, « Mer de Chine : l'US Navy accompagne la guerre commerciale contre Pékin », Le Point, 22 mai 2019.

1. Instance chargée de régler des conflits internationaux par l'arbitrage et « autres moyens pacifiques ».

2. Président des États-Unis élu en 2016.

## **Étude de cas : L'océan Indien : rivalités régionales et coopérations internationales (p. 40-41-42- 43)**

### **Doc 1 - p. 40 : Le commerce maritime dans l'océan Indien**

Cet océan a la particularité d'être bordé par de nombreux pays aux histoires et civilisations très différentes, tout en concentrant la majeure partie des échanges commerciaux internationaux. Du point de vue économique, les routes maritimes les plus importantes en densité de trafic aujourd'hui restent celles qui relient la Chine au Moyen-Orient, à l'Europe et aux États-Unis. [...]. En termes de flux commerciaux et de voies maritimes, l'océan Indien est donc un espace pivot pour les échanges internationaux [...]. L'océan Indien abrite 25 % du trafic maritime international [...].

70 % des hydrocarbures du Moyen-Orient affluent vers l'Asie via les routes maritimes reliant le détroit d'Ormuz à celui de Malacca. [...] Avec 39 % des échanges maritimes de pétrole et 33 % de ceux de gaz naturel liquéfié (GNL), le détroit d'Ormuz est d'une importance capitale pour les importations d'hydrocarbures, essentiellement à destination des économies asiatiques (70 % du pétrole, 20 % du GNL) [...]. L'Extrême-Orient dépend en très grande partie [de l'océan Indien] pour son pétrole, son gaz et ses échanges conteneurisés.

Jean-Pierre Numa, « Océan Indien : étude géopolitique et stratégique des flux maritimes, risques et menaces », [www.diploweb.fr](http://www.diploweb.fr), 28 janvier 2018.

## **Doc 6 - p. 42 : Les rivalités de pouvoir dans l'océan Indien**

C'est un lieu essentiel de la mondialisation [...] où se côtoient les ambitions des deux géants régionaux, qui aspirent à être des puissances maritimes mondiales : la Chine et l'Inde. C'est un océan dénommé « Indien » que New Delhi considère comme son pré carré<sup>1</sup> [...]. Dès 1947, J. Nehru, le Premier ministre indien, expliquait que l'Inde, désormais indépendante, ne souhaitait pas la présence dans sa zone d'influence des forces des anciens pays colonisateurs [...].

L'océan Indien, autrefois « lac britannique », a connu la confrontation américano-soviétique pendant la guerre froide, puis la prédominance des États-Unis, dont les forces sont présentes sur la base navale de Diego Garcia. La montée en puissance de la Chine, alliée du Pakistan, et la rénovation de ses armées, ont conduit l'Inde à se préparer à un désir d'hégémonie chinois dans l'océan Indien. Le pays a ainsi redécouvert son territoire maritime et consacré des moyens au soutien de l'Indian Navy, héritière de la marine britannique. Elle s'est modernisée à coups d'acquisition de porte-avions et de sous-marins et la Chine a bâti un réseau de bases militaires et logistiques lui permettant d'assurer la sécurité de ses voies d'approvisionnement, au Myanmar, au Bangladesh, au Pakistan, en Thaïlande et au Sri Lanka.

François Bougon, « L'océan Indien deviendra-t-il chinois ? », Le Monde, hors-série n° 22, Atlas de l'eau et des océans, 2017.

1. Expression signifiant « propriété »

## **Étude de cas : Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et stratégique (p. 44-45)**

### **Doc 1- p. 44 : Un passage maritime fréquenté**

Couloir maritime de 45 kilomètres de large et 700 kilomètres de long, situé dans le Sud-Est asiatique, [le détroit de Malacca] est coincé entre la Malaisie et l'Indonésie. Moins connu que Suez ou Panama, ce bras de mer, le plus fréquenté au monde – un tiers du trafic mondial et 90 % de celui de la Chine, soit un bateau toutes les huit minutes –, est régulièrement l'objet d'actes de piraterie ou de tensions régionales relatives à la sécurité du détroit et à la souveraineté [...].

Si la zone intéresse le Japon, la Chine et l'Inde, elle est également l'objet d'une attention particulière des États-Unis depuis 1945 [...]. Le détroit permet un déplacement rapide des forces navales américaines entre l'océan Indien et le Moyen-Orient [...]. L'engorgement est tel qu'il a ces dernières années poussé la Chine à sécuriser ses échanges commerciaux en envisageant le contournement du détroit de Malacca par les « nouvelles routes de la Soie <sup>1</sup> » pour une partie de ses approvisionnements. À une autre échelle, la Thaïlande fait montre du même souci. En 2014, elle envisageait ainsi de s'affranchir du détroit de Malacca en construisant le canal de Kra dans la partie méridionale du pays, dont la largeur est réduite à seulement 44 kilomètres. Ce nouveau point de passage permettrait également aux transporteurs de réduire leur trajet de 1200 kilomètres.

Lina Sankari, « Malacca : cœur de toutes les rivalités en Asie du Sud-Est », L'Humanité, 29 janvier 2016.

1. « Nouvelles routes de la Soie » : voies maritimes développées par les autorités chinoises au XXI<sup>e</sup> siècle.

## **Doc 5 - p. 45 : 5 Un espace vulnérable**

En raison des difficultés de navigation dans le détroit, la croissance continue du trafic constitue une véritable menace pour son écosystème marin [...]. Les accidents sont certes peu nombreux comparativement au nombre de navires en transit mais la pollution par hydrocarbures ou substances toxiques peut affecter durablement et gravement les écosystèmes [...]. Le trafic dans le détroit engendre par ailleurs une pollution marine en partie responsable de l'appauvrissement de la biodiversité et de la disparition de la mangrove.

Un consensus entre certains États riverains et États utilisateurs semble émerger sur la nécessité de mettre en place des voies de transit alternatives. Pour le gouvernement chinois, l'aménagement de routes logistiques contournant le détroit permettrait de réduire la vulnérabilité énergétique<sup>1</sup> de la Chine. Pour les gouvernements malaisien et indonésien, il permettrait de soulager le trafic et de diminuer ainsi les risques d'accidents. Les projets les plus fréquemment débattus sont ceux du creusement d'un canal ou de la construction d'un oléoduc dans l'isthme de Kra afin de relier la mer d'Andaman au golfe de Thaïlande.

Nathalie Fau (dir.), universitaire spécialiste de l'Asie du Sud-Est, Mers d'Asie du Sud-Est : coopérations, intégration et sécurité, CNRS Éditions, 2018.

1. 84 % des importations de pétrole et 48 % de celles de gaz naturel liquéfié de la Chine sont transportées par voie maritime, principalement par le détroit de Malacca.

## **Croquis des études de cas : Le golfe Arabo-Persique (voir 34-35)**

**p. 46**

### **Doc p. 46 : Le golfe Arabo-Persique : un espace au cœur des enjeux contemporains**

Le golfe Arabo-Persique est un espace maritime dont les États riverains disposent d'un poids économique varié. L'Arabie Saoudite (18<sup>e</sup> puissance économique planétaire) est l'État le plus puissant de la région et dispose d'un produit intérieur brut (PIB) de 780 milliards de dollars en 2019. Elle devance un groupe d'États constitué de l'Iran (458 milliards), des Émirats arabes unis (405 milliards) et de l'Irak (224 milliards). Enfin, dans une dernière catégorie, se rassemblent les petits États que sont le Qatar (192 milliards), le Koweït (137 milliards), Oman (76 milliards) et Bahreïn (38 milliards).

Les hydrocarbures intègrent l'économie régionale dans la mondialisation. Les pays du Golfe sont tous producteurs de pétrole et de gaz. Les gisements situés dans les régions littorales complètent les gigantesques gisements offshore, dans les eaux du Golfe, au large d'Oman, des ÉAU, du Qatar, du Koweït et de l'Irak, parfois partagés entre deux États (Qatar et Iran). Les hydrocarbures transitent dans les nombreux ports (Ras Tannurah en Arabie Saoudite, Ras Laffan au Qatar...) reliés à la route maritime qui connecte la région avec le reste du monde. Les oléoducs terrestres permettent également d'exporter ces hydrocarbures et d'éviter le détroit d'Ormuz, lieu stratégique et seule ouverture maritime vers la mer d'Oman et l'océan Indien.

Les tensions géopolitiques sont nombreuses. Le golfe Arabo-Persique connaît d'importantes tensions entre États soit majoritairement sunnites (Arabie Saoudite, Qatar, ÉAU, Oman, Koweït), soit majoritairement chiites (Iran, Irak, Bahreïn). Tous les pays arabes (à l'exception de l'Irak) sont membres du Conseil de coopération du Golfe afin de contrer l'influence de l'Iran dans la région. Les zones de tension entre les États sont nombreuses en mer (limites des ZEE près du détroit d'Ormuz) et sur terre (frontière Qatar-Arabie Saoudite). Les tensions existent aussi au sein des États (sud de l'Irak). Les bases militaires occidentales (aux ÉAU, au Qatar, au Koweït...) contribuent à sécuriser l'ensemble de la région.

## **Croquis des études de cas : La mer de Chine méridionale (voir 36-39) p. 47**

### **Doc p. 47 : La mer de Chine méridionale : un espace maritime sous tension**

La mer de Chine méridionale est un espace maritime bordé par de nombreux pays. Au nord de cette vaste mer (3,5 millions de km<sup>2</sup>), la Chine est le plus vaste d'entre eux, le plus puissant économiquement (2<sup>e</sup> PIB mondial) et militairement. Historiquement, elle domine ces eaux maritimes, d'où le nom éponyme de cette mer. Face à elle, Taïwan, souvent appelée « l'autre Chine » est puissante sur le plan économique (20<sup>e</sup> PIB mondial) mais non reconnue officiellement par la plupart des pays du monde. Au sud, le Vietnam, le Cambodge, la Thaïlande, la Malaisie, Singapour, l'Indonésie, Brunei et les Philippines sont tous membres d'une organisation de coopération régionale, l'ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est). L'économie régionale est portée par de nombreuses grandes métropoles (Guangzhou, Hong Kong, Manille, Singapour, Hô Chi Minh-Ville...), généralement portuaires.

La mer de Chine méridionale dispose de nombreuses ressources. Elle est traversée par plusieurs routes maritimes qui permettent d'importants échanges commerciaux entre les pays d'Asie à forte croissance et les autres pôles de la mondialisation (golfe Arabo-Persique, Europe, Amérique du Nord). La mer de Chine dispose de ressources en hydrocarbures, principalement offshore, au large des pays riverains à l'exception de Singapour et de Taïwan. D'importantes réserves halieutiques sont situées dans le golfe du Tonkin, dans le golfe de Thaïlande, en mer des Natuna et dans le nord de la mer de Chine.

La mer de Chine méridionale est souvent considérée comme une « mer chinoise ». La Chine revendique sa souveraineté sur la totalité de cet espace maritime au moyen de sa doctrine de la « Ligne à neuf traits » établie au-delà des ZEE des pays riverains. Les archipels des Paracels et des Spratleys ont été artificialisés et aménagés par les autorités chinoises ces dernières décennies. Les tensions sont fréquentes avec le Vietnam, les Philippines et l'Indonésie. Les détroits stratégiques (Malacca, de Taïwan et de Balabac) sont également des lieux sensibles.

## **Croquis des études de cas : L'océan Indien(voir 40-43) p. 48**

### **Doc p. 48 : L'océan Indien : rivalités régionales et coopérations**

#### **internationales**

L'océan Indien est un vaste espace maritime bordé par une très grande diversité d'États. D'une superficie de 70 millions de km<sup>2</sup>, cet océan borde trois continents : l'Afrique, l'Asie et l'Océanie. Il est limité au sud par les mers bordières de l'Antarctique. 25 États l'entourent. Trois d'entre eux disposent d'un PIB supérieur à 1 000 milliards de dollars (Inde, Australie, Indonésie), et sept entre 250 et 1 000 milliards (Thaïlande, Iran, Émirats arabes unis, Malaisie, Afrique du Sud, Bangladesh, Pakistan). Tous les autres, majoritairement des États insulaires ou africains, sont en retard de développement. Tous les pays riverains sont membres de l'IORA (Association des États riverains de l'océan Indien).

L'océan Indien s'inscrit dans la mondialisation des échanges traversé par des flux marchands. Les routes maritimes qui le traversent mettent en relation les océans Pacifique et Atlantique et la mer Méditerranée (via la mer Rouge) où se concentrent les grandes puissances économiques et les principales façades maritimes de la planète. Les détroits (Malacca, Ormuz, Bab-el-Mandeb), et le cap de Bonne-Espérance à la pointe sud de l'Afrique sont des points de passage stratégiques. De nombreux ports bordent cet océan : Port Hedland, Mumbai, Mascate, Djibouti, Mombasa, Durban, Port Réunion. Les ressources halieutiques sont abondantes. Les gisements d'hydrocarbures ne sont pas absents, quoiqu'en marge de l'océan.

L'océan Indien est un espace sous tension. De nombreux pays riverains sont traversés par des tensions ou des conflits de différentes natures : guerre civile (Yémen, Somalie), tensions ethnico-religieuses (Pakistan, Sri Lanka, Myanmar...). L'océan est lui concerné par la piraterie maritime, particulièrement dans le détroit de Malacca, au large de la Somalie et à proximité du détroit de Bab-el-Mandeb. Les influences militaires sont nombreuses ; notamment celle de l'Inde qui souhaite faire de cet océan son espace maritime stratégique (facilités navales aux Maldives, aux Seychelles...) face à la montée en puissance de la Chine qui cherche à sécuriser les routes maritimes de ses approvisionnements dans cet océan.

## **Croquis des études de cas : Le détroit de Malacca (voir 44-45) p. 49**

### **Doc p. 49 : Le détroit de Malacca : un point de passage majeur et**

#### **stratégique**

Le détroit de Malacca est un détroit stratégique majeur dans le monde. Il relie l'océan Indien (mer d'Andaman) à la mer de Chine méridionale. La route maritime qui emprunte ce détroit est la plus importante dans le monde pour le commerce de marchandises (hydrocarbures, produits manufacturés, minerais...). Au sud du détroit, se trouve le port de Singapour, l'un des principaux de la planète à la fois pour le trafic de conteneurs et de marchandises. D'autres ports secondaires jalonnent ce détroit sur les littoraux des pays riverains, en Malaisie (Port Kelang, Penang) et en Indonésie (Tanjung Balai, Belawan...). Depuis plusieurs décennies, la construction d'un canal dans l'isthme de Kra (Thaïlande) est évoquée. Il permettrait aux navires de « contourner » le détroit.

Le détroit de Malacca est également un espace de coopération économique. Les quatre pays riverains (Singapour, Indonésie, Malaisie, Thaïlande) sont membres d'une organisation de coopération régionale : l'ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est). Depuis plusieurs décennies, ces pays ont intensifié leurs relations au moyen de nombreuses routes maritimes régionales entre les pôles de coopération et de développement économiques. C'est le cas dans la partie sud du détroit, autour de Singapour, de la péninsule de Johore (Malaisie) et de l'archipel des îles Riau (Indonésie). La partie nord est également concernée : les synergies sont importantes entre les ports indonésiens et malaisiens. Plusieurs métropoles encadrent ces territoires (Singapour, Kuala Lumpur, Penang, Medan).

Le détroit de Malacca est une zone maritime où les tensions et les risques sont multiples. En raison de l'intensité du trafic marchand et de la géographie du détroit, la route maritime est réputée pour être l'une des plus exposées aux actes de piraterie (attaques et détournement de navires), et ce, malgré la vigilance des autorités militaires locales. En raison de l'étroitesse du détroit en certains endroits (quelques kilomètres de large), les risques de collision entre navires existent et mettent en péril des écosystèmes littoraux (mangroves) et marins (ressources halieutiques) vulnérables.

## **EXEMPLE : Le sable marin : une ressource convoitée (p. 50- 51)**

### **Doc 1 - p. 50 : Des usages et des besoins croissants**

L'accroissement rapide de la demande globale de sable ces dernières décennies connaît deux explications principales. Premièrement, le sable est utilisé pour la production d'une grande variété de produits, allant du verre aux puces informatiques en passant par les produits cosmétiques. Au total, ce sont entre 30 et 50 milliards de tonnes de sable qui sont extraits chaque année. Au premier plan des secteurs économiques concernés figurent la construction et l'aménagement du territoire, le sable étant une composante fondamentale de la production de ciment. Cette dernière a été multipliée par trois depuis 1995. En second lieu, la hausse de la demande est principalement attribuée à la croissance rapide des pays asiatiques ces trente dernières années. Aujourd'hui, la Chine domine très largement le marché mondial du ciment. Le Parti communiste chinois a notamment pour objectif d'arriver à un taux de 60 % de population urbaine d'ici à 2020 et conduit parallèlement de grands projets d'infrastructures mobilisant des quantités massives de ciment [...].

Un autre cas significatif est celui de Dubaï : afin de poursuivre ses projets immobiliers et la construction d'îles artificielles, l'émirat a déjà épuisé les réserves de ses littoraux, si bien qu'il importe désormais du sable d'Australie.

Julien Bueb et Lina Pamart, « Géopolitique du sable. Entre rareté, conséquences environnementales et enjeux diplomatiques »,

[www.diploweb.com](http://www.diploweb.com), 14 avril 2019.

## **Doc 5 - p. 51 : 5 Une exploitation illégale**

En contrebas d'un projet d'appartements « pieds dans l'eau » sur la petite plage branchée de Monica, près de Casablanca, une seule dune a résisté à l'appétit des constructeurs : ici comme ailleurs au Maroc, le sable est pillé pour nourrir une industrie du bâtiment croissante.

Un rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) sur la surexploitation du sable dans le monde, publié en mai 2019, pointe du doigt le rôle des « mafias du sable » dans la disparition des plages marocaines, sur fond de bétonnage du littoral. La moitié du sable utilisé chaque année dans la construction au Maroc, soit 10 millions de mètres cubes, est extraite illégalement, selon ce rapport [...]. Résultat : les côtes s'érodent, les plages rétrécissent. « La poursuite de la construction risque de conduire à la destruction de la principale attraction naturelle des visiteurs : les plages elles-mêmes », alerte l'organisation onusienne. Les plages continuent pourtant d'y être dépouillées, le long d'un littoral de 3 500 kilomètres qui court entre Méditerranée et Atlantique. Le sable est lui transporté à dos d'âne, en triporteur ou en camion.

« Au Maroc, le littoral menacé par les mafias du sable », La Croix, AFP,

17 juin 2019.

## **EXEMPLE : Les nouvelles routes maritimes de l'océan Arctique (p. 52-53)**

### **Doc 2 - p. 52 : Le passage du nord-ouest : une nouvelle route commerciale ?**

Les avantages de la navigation commerciale via le passage du Nord-Ouest, la libération des glaces [due au réchauffement climatique] advenant au moins une partie de l'année, sont indéniables. [...] Entre la première traversée complète du passage du Nord-Ouest (1903-1906) et 2017, plus de 287 navires ont réussi à voyager d'un océan à l'autre via le passage du Nord-Ouest. De ce nombre, plus de la moitié des traversées ont été réalisées par des navires de plaisance (56 navires de croisière, 118 yachts et une vingtaine de voiliers). Les autres ont été réalisées par des brise-glaces dont plusieurs battant pavillon étranger, au moins trois pétroliers et un baleinier. Plusieurs pays non liés à l'Arctique entrevoient avec optimisme l'occasion de diversifier leur économie et d'assurer leur croissance économique par l'entremise du passage du Nord-Ouest [...].

Ce n'est pas un hasard si cinq pays d'Asie (la Chine, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud et Singapour) ont fait leur entrée en 2013 au sein du Conseil de l'Arctique – un forum créé à l'origine par et pour les pays de l'Arctique [...]. Cette situation ne réjouit pas le Canada qui revendique la souveraineté sur l'ensemble du passage du Nord-Ouest – une position que ne reconnaissent ni les États-Unis, ni l'Union européenne.

Alain-Adrien Grenier, spécialiste du tourisme polaire, « Le décloisonnement du passage du Nord-Ouest », IDeAs n° 12 [en ligne], 19 novembre 2018.

## **Doc 5 - p. 53 : Une navigation à risques**

La navigation en Arctique fait face à des risques qui [ont des conséquences] sur le coût de la navigation. Le facteur le plus connu est la présence de glace. Sa variation d'une zone à l'autre et d'une année sur l'autre rendent la navigation complexe. De plus, elle peut endommager le navire – sa coque ou ses équipements – et le déstabiliser en cas d'accumulation de glace sur le pont trop importante. Quant aux périodes d'obscurité et de froid extrême, elles rendent le travail des marins difficile. Le faible nombre de ports accessibles le long des côtes, ainsi que le nombre limité de brise-glace font qu'un navire peut potentiellement très vite se trouver isolé. Cela représente une circonstance aggravante en cas de sinistre, qui resterait minime dans une autre mer [...]. Si la route maritime du Nord connaît un essor, ce dernier reste relatif en comparaison des autres routes maritimes. Il reste très dépendant des conditions de navigation, des réglementations nationales et internationales, ainsi que des conditions édictées par les compagnies d'assurances, imposant l'utilisation d'un certain type de navire, l'assistance d'un brise-glace et un équipage expérimenté et compétent. Ces obligations représentent un surcoût important pour tout nouvel acteur du transport et sont des facteurs qui limitent le développement de cette route.

« La route maritime du Nord, eldorado ou miroir aux alouettes ? », The  
Conversation, 15 août 2017.

## **EXEMPLE : Les câbles sous-marins : les routes de l'information (p. 54)**

### **Doc 2 - p. 54 : Les océans dans la mondialisation des télécommunications**

Contrairement à une idée reçue, les satellites jouent un rôle minime dans le fonctionnement d'Internet. Près de 99 % du trafic international de téléphone et de données passent par des câbles sous-marins. [...] En 2018, les communications intercontinentales étaient assurées par 1,2 million de kilomètres de câbles sous-marins. Même quand une liaison terrestre est possible, les opérateurs préfèrent souvent le câble sous-marin, bien caché, moins vulnérable. Le câble (2 cm d'épaisseur) est posé au fond de l'eau, jusqu'à 9 km de profondeur, où il devra fonctionner au moins 25 ans [...].

La demande s'accroît [...] avec les géants américains du Web (Google, Facebook, Microsoft), qui ouvrent de nouvelles routes, en fonction de leurs besoins. Google a ainsi investi dans plusieurs câbles vers l'Asie, en partenariat avec des compagnies télécoms locales. Parallèlement, Microsoft et un groupe d'opérateurs asiatiques ont lancé la construction [d'un câble] entre les États-Unis, la Chine, le Japon et la Corée du Sud. De son côté, Facebook a participé au financement d'un câble régional.

Yves Eudes, « La toile mondiale se tisse sous la mer », hors-série n° 22,  
L'Atlas de l'eau et des océans, Le Monde-La Vie, 2017.

## **EXEMPLE : Les ressources halieutiques marines dans le monde (p. 54 )**

### **Doc 2 - p. 55 : L'épuisement des ressources halieutiques**

Les techniques de pêche ne cessent de s'améliorer, au risque de vider la mer d'une partie de ses ressources. En 2017, 92,5 millions de tonnes de poissons et de fruits de mer ont été capturés dans le monde, soit plus de quatre fois plus qu'en 1950. Cette progression s'explique par l'accroissement de la population, et par une consommation en hausse par habitant. Mais les ressources de la mer ne sont pas inépuisables.

Un tiers des stocks de poissons sont surexploités dans le monde, selon la FAO [...]. Face à la surexploitation, ONG et scientifiques plaident pour une pêche plus raisonnée. Pour les ONG, il faut lutter contre la pêche illégale, les subventions encourageant la surpêche, remettre en cause la pêche minotière qui sert à nourrir d'autres animaux, promouvoir les méthodes de pêche passives (casiers, filets fixes...), mettre en place des aires marines protégées, créer des labels plus stricts, soutenir les pêcheries permettant aux stocks de se reconstituer [...]

Le changement climatique risque [d'aggraver la situation]. Il va provoquer une certaine redistribution dans les stocks de poissons et il est à craindre que les régions tropicales et les petits États insulaires doivent probablement faire face aux impacts les plus négatifs [...].

« La surpêche menace les océans », AFP, 3 mai 2019.

# **Cours. Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation**

**(p. 60-61)**

## **1 - Mers et océans : des espaces majeurs**

Les espaces maritimes constituent un océan planétaire global. Les mers et les océans de la planète couvrent une superficie d'environ 361 millions de km<sup>2</sup>, soit 71 % de la surface du globe. Ce sont à la fois des discontinuités entre les continents, mais également des espaces, favorisant les interactions et la circulation des biens et des sociétés humaines. Le fond des mers et des océans accueille aujourd'hui les câbles sous-marins qui permettent 99 % des télécommunications internationales et des échanges immatériels d'information (Internet).

Les routes maritimes ont un rôle majeur dans l'histoire économique mondiale. De nombreuses civilisations se sont développées en contrôlant les mers et les océans, devenant ainsi des puissances maritimes (cités grecques de l'Antiquité, Venise au Moyen Âge, Royaume-Uni au XIX<sup>e</sup> siècle...). La mer Méditerranée, les mers de Chine, la mer des Caraïbes sont des interfaces économiques et culturelles depuis des siècles. Aujourd'hui, la fonte des glaces de l'océan Arctique fait apparaître de nouvelles voies maritimes qui devraient permettre de relier plus rapidement les grands ports mondiaux.

Certains points de passage stratégiques concentrent le trafic maritime. Un petit nombre de routes maritimes regroupe l'essentiel des flux de marchandises (hydrocarbures, matières premières agricoles, produits manufacturés...) entre les continents. Les détroits (Ormuz, Malacca, Bab el-Mandeb, Bosphore...), et les canaux (Suez, Panama) ont ainsi un rôle géostratégique majeur dans la mondialisation.

## **2 - La maritimisation des économies**

Les flux maritimes sont au cœur de la mondialisation des échanges. Près de 11 milliards de tonnes de marchandises ont été échangés par la mer en 2017, soit 90 % des flux intercontinentaux. Le gigantisme et la modernisation des navires (supertankers, porte-conteneurs...) ont diminué les coûts de transport. Le transport d'hydrocarbures (pétrole, gaz) et de matières premières (métaux, grains...) domine nettement en volume (82,9 %) celui de produits manufacturés par conteneurs (17,1 %) en 2017.

Les acteurs de la mondialisation du transport maritime sont multiples. La maritimisation de l'économie mondiale s'est intensifiée avec le développement de la construction navale. Le Japon, la Chine et la Corée du Sud construisent 90 % des nouveaux navires dans le monde. Les grandes compagnies maritimes (CMA-CGM, Cosco...), les pavillons de complaisance (Panama, Libéria), les compagnies de croisière (Royal Caribbean) ont un rôle majeur dans l'accroissement du transport maritime. Les flux illicites (migrants clandestins, trafics de drogues, transferts financiers vers les centres offshore) contribuent également à faire des mers et des océans des espaces mondialisés.

Les territoires sont inégalement intégrés dans la maritimisation de l'économie. 75 % des échanges maritimes s'effectuent entre les façades maritimes européennes (Northern Range), asiatiques et nord-américaines, où se concentrent les principaux ports (Ningbo, Singapour, Rotterdam, Los Angeles), les grands centres économiques et les métropoles mondiales. La maritimisation de l'économie mondiale fait des États enclavés des régions périphériques dans la mondialisation.

### **3 - Des espaces-ressources**

Les ressources maritimes sont d'abord halieutiques. Environ 80 millions de tonnes de poissons sont pêchés en mer chaque année. Ce chiffre stagne depuis plusieurs années en raison de la surexploitation et de l'épuisement des ressources. La Chine, l'Indonésie et les États-Unis sont les trois principaux pays pour les captures. Le Pacifique regroupe la moitié des captures marines dans le monde devant l'Atlantique (environ 20 %). Dans le même temps, l'aquaculture marine ne cesse de se développer (30 millions de tonnes par an), particulièrement en Asie.

Les océans constituent un gisement majeur de ressources énergétiques. Les hydrocarbures offshore représentent 1/3 de la production mondiale de pétrole et de gaz et 1/4 des réserves connues. Les progrès techniques récents permettent des forages de plus en plus profonds dans de nombreuses zones d'exploitation (Arctique, golfe du Mexique, Alaska, golfe de Guinée...). Les espaces maritimes offrent également des perspectives de production d'énergies marines renouvelables (EMR) grâce aux vents, aux marées, aux courants ou à la houle.

D'autres ressources sont convoitées. C'est le cas du sable, très recherché dans le secteur de la construction dans les pays émergents (Chine, Singapour, Dubaï), ou des métaux précieux. La bio-ressource marine, d'origine animale ou végétale, est exploitée dans de nombreuses industries (agroalimentaires, chimiques, cosmétiques...). Les biotechnologies marines, liées à la biodiversité des mers et à leur préservation, devraient se développer dans les prochaines années.

**Cours. Mers et océans : appropriation, rivalités et protection (p. 62-63 )**

**1 - L'appropriation des mers et des océans**

Le partage des espaces maritimes repose sur le droit international. Le droit de la mer a été défini par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) signée à Montego Bay (Jamaïque) en 1982. 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 : pleine souveraineté d'un État côtier sur ses eaux territoriales (limite des 12 milles), puis souveraineté sur la zone économique exclusive (ZEE, limite des 200 milles). Au-delà, les eaux internationales, ou haute mer, sont des espaces de libre circulation, où l'exploitation des fonds est réglementée par les Nations unies.

Certains États disposent d'immenses ZEE. Les États-Unis sont au premier rang (12,2 millions de km<sup>2</sup>), devant la France (10,1 millions de km<sup>2</sup>) qui bénéficie de ses territoires ultramarins. Ils peuvent y réglementer l'accès et l'exploitation des ressources naturelles. Ces espaces maritimes appropriés par les États représentaient en 2018 36 % des mers du globe, la haute mer 64 %.

Le droit de la mer protège la haute mer tout en permettant son appropriation. Définies comme « Biens communs mondiaux », les eaux internationales ne peuvent être appropriées ou revendiquées. L'Autorité internationale des fonds marins (AIFM), créée en 1994 sous l'égide des Nations unies, gère les autorisations d'exploitation des ressources minérales du fond des océans. Elle peut accorder aux États qui le demandent une extension de leur ZEE jusqu'à 350 milles afin d'y exploiter les ressources des sols et des sous-sols.

## **2 - Rivalités et enjeux géostratégiques**

Les richesses maritimes et leur partage attisent les tensions entre États. Les mers en voie d'exploration, les zones de pêche, les réserves d'hydrocarbures, les contentieux sur le tracé des ZEE sont sources de rivalités entre les États côtiers. C'est le cas dans l'océan glacial Arctique où la fonte de la banquise suscite les convoitises des pays riverains pour l'exploitation des ressources et la maîtrise des nouvelles routes maritimes marchandes (route du Nord-Est). Ces tensions entre États peuvent être de haute intensité comme en mer de Chine méridionale, dans l'océan Indien ou dans le golfe Arabo-Persique.

La liberté de naviguer sur les océans est de plus en plus menacée. La liberté de navigation ainsi que la sécurité des navires sont souvent remises en cause dans de nombreux détroits, ou dans certaines mers où les tensions sont fortes entre États côtiers voisins. La Chine cherche à imposer sa souveraineté sur des espaces maritimes qu'elle considère comme historiquement rattachés à son territoire. La piraterie est également importante (golfe d'Aden, golfe de Guinée, détroit de Malacca) et mobilise de nombreux États dans le monde (opération européenne Atalante dans l'océan Indien).

La maîtrise des mers et des océans est un facteur de l'affirmation des puissances navales. Un petit nombre d'États dispose d'importantes flottes militaires leur permettant de protéger leurs intérêts. C'est le cas de la France et du Royaume-Uni. Les États-Unis disposent des forces navales les plus importantes, présentes sur tous les océans du globe. « Gendarme » naval mondial, les États-Unis (11 porte-avions) doivent composer avec la montée en puissance de la marine chinoise qui possède aujourd'hui deux porte-avions et de nombreux sous-marins. L'Inde est également une puissance navale émergente.

### 3 - Des espaces maritimes entre menaces et protection

Les mers et les océans sont gravement menacés par les activités humaines. Le transport d'hydrocarbures et l'exploitation par les plateformes offshore occasionnent d'importantes pollutions (marées noires...). La concentration des déchets a provoqué l'apparition de véritables « continents » de plastique (zones d'accumulation massive appelées gyres) dans tous les océans. Chaque année, près de 10 millions de tonnes de plastique sont rejetés dans les mers. Ces déchets dégradent les eaux océaniques et mettent en péril une grande partie de la faune marine.

L'appropriation permet souvent de protéger les mers et les océans. Le droit de la mer permet aux États côtiers de mettre en place des mesures de protection et de favoriser la patrimonialisation de leurs domaines insulaires et maritimes :

préservation des mangroves, des barrières de corail, des espèces halieutiques.

5 000 aires marines protégées représentent en 2018 environ 7,3 % de la surface des océans du globe (26 millions de km<sup>2</sup>). Depuis 2017, la superficie des aires marines protégées dépasse celle de leurs équivalents terrestres. Elle pourrait doubler d'ici 2030.

Les États maritimes sont partagés entre les logiques de valorisation et de protection. Les mers et les océans représentent un capital dont le produit marin brut (PMB), c'est-à-dire la richesse produite, serait estimé à 2 500 milliards de dollars, soit l'équivalent de la 7<sup>e</sup> puissance économique planétaire. Toutefois, leur exploitation est incompatible avec les logiques de préservation des milieux marins et de la biodiversité marine, nécessaires aux équilibres environnementaux de la planète.

## **Géo autrement : Les marins, acteurs de la mondialisation (p. 64-65)**

### **Doc 2 - p. 65 : Vivre en mer**

Les marins de commerce au long cours forment une petite communauté d'environ 1,5 million de travailleurs. Ils participent de la mondialisation par leur rôle actif dans le transport maritime mondial.

Le marin de commerce appréhende les paysages de haute mer à travers la technicité de la machine complexe qu'est devenue le navire moderne. La haute mer est perçue comme un espace vide, monotone, éloigné des centres de sécurité et par là même dangereux.

Habiter un navire, c'est habiter son lieu de travail qui imprime bruit, balancement et vibration en continu. C'est aussi vivre dans un lieu mobile et isolé par la masse océanique. Sur de nombreux navires, les conditions de vie ne sont pas optimales et les tensions entre membres de l'équipage qui en résultent sont une réalité peu exprimée mais bien présente, exacerbée par les longues navigations et les multiples cultures présentes à bord. Violence, conduite à risques, harcèlement, dépression sont des phénomènes courants mais difficiles à quantifier.

Le marin cohabite avec de nombreuses autres nationalités au sein d'équipages sans cesse recomposés. Les nationalités multiples à bord reflètent la mobilité des hommes à l'échelle mondiale : sur un cargo d'une vingtaine de marins, il n'est pas rare de trouver jusqu'à cinq nationalités qui communiquent en anglais maritime.

Guy Baron, chercheur à l'université de Picardie Jules-Verne, « Habiter les navires de commerce au long cours, avant-poste de la mondialisation »,

Géoconfluences, octobre 2014.

## **Doc 4 - p. 65 : Les activités des marins de commerce**

Dans les grands ports industrialisés, étendus, ultra-sécurisés, les escales d'aujourd'hui n'ont plus rien à voir avec celles d'autrefois. Les nécessités du commerce globalisé font loi et les terminaux se conforment aux injonctions de rapidité et de sécurité, gages d'efficacité économique. Éviter tout grain de sable dans l'énorme machine, réduire le temps à quai – Transit Time –, marteler les règles de sécurité – Safety First...

Les escales des navires sont ainsi de plus en plus brèves et fréquentes. Les machines doivent tourner, les marchandises doivent circuler. Mais les marins n'ont pas disparu. Derrière les façades d'acier des coques et des containers, la place de l'homme se réduit, le marin est oublié, accessoire. Règles de sécurité, contrôle des frontières, éloignement des centres-villes, disparition des bars et lieux de vie, tout s'oppose à la descente à terre des équipages. Équipages internationalisés et réduits au strict minimum. Le plus grand des porte-conteneurs est aujourd'hui manœuvré par une vingtaine d'hommes, parfois moins. Les marins sont devenus des ouvriers mondialisés. Confrontés à la solitude et à l'isolement en mer, ils restent invisibles lors des escales qui leur permettent rarement de briser cet isolement.

Originaires en majorité des Philippines, où les très nombreuses écoles de formation du pays leur promettent de « See the world for free and have a girl in every port <sup>1</sup> », ils s'endettent parfois pour payer leur formation.

Mais le monde à découvrir gratuitement se révèle limité à des portsusines déshumanisés, des entrepôts ou parkings gigantesques.

Laure Boyer, « Transit Time - Ship Is My Home », Studio Hans Lucas [en ligne], 2017.

1. « Découvrir le monde gratuitement et avoir une copine dans chaque port. »