

Mers et océans : au cœur de la mondialisation



Je révise et je me perfectionne

Structure de la leçon

- I. **Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation**
 - A. Des échanges maritimes croissants
 - B. Le réseau maritime mondial
 - C. Une exploitation mondiale des ressources
- II. **Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation**
 - A. Enjeux géostratégiques et environnementaux
 - B. Gérer, sécuriser et protéger les mers et océans
- III. **La France : une puissance maritime ?**
 - A. L'espace maritime français : un potentiel de ressources ?
 - B. Les ports français face aux enjeux de la maritimisation
 - C. Menaces et protection de l'environnement marin
 - D. Sécuriser l'immense ZEE française



Les grands repères fondamentaux

- 1869 : Ouverture du canal de Suez
- 1914 : Ouverture du canal de Panama
- 1956 : 1^{er} bateau porte-conteneur et pose du 1^{er} câble transatlantique
- 1982 : Convention de *Montego Bay* des Nations Unies sur le droit international de la mer.
- 2016 : Achèvement des travaux du doublement du canal de Panama



Principales notions à maîtriser

- **Littoralisation** : concentration des hommes et des activités sur les littoraux.
- **Maritimisation** : multiplication des activités liées à la mer dans l'économie d'un pays.
- **ZIP** : zone industrialo-portuaire, espace de production industrielle associé à un port.
- **Hub** : centre de réception et de distribution des flux de transport ou de passagers.
- **Interface ou façade maritime** : espace de contact et d'échanges entre un arrière-pays continental (*hinterland*) et un avant-pays maritime (*foreland*).
- **Mille marin (ou mille nautique)** : unité de mesure des distances sur la mer, 1 mille marin = 1,852 km
- **ZEE** : zone économique exclusive, mer comprise jusqu'à 200 milles soit 370 km du littoral où l'État peut contrôler et exploiter des ressources.
- **Mer territoriale** : eaux comprises entre 12 milles marins et le littoral où l'État est souverain.
- **Eaux internationales** : mer située au-delà de toute ZEE où tout le monde peut exploiter ses ressources.
- **Hub and spoke** : centre d'éclatement pour le transport des marchandises, en général conteneurisées.
- **Feeder** : navire de petit tonnage permettant l'éclatement sur différents ports à courte distance d'une cargaison apportée dans un port principal (*hub*) par un navire-mère (gros cargos) faisant peu d'escales.
- **Port** : espace d'embarquement ou de débarquement de fret ou de passagers.
- **Conteneur** : boîte métallique standardisée pour le transport de marchandises. En général, elle fait 20 pieds de long (1 EVP = équivalent vingt pieds).
- **Canal** : voie d'eau artificielle.
- **Détroit** : bras de mer entre deux terres.
- **Polder** : conquête de la mer sur la terre par des digues ou une opération de drainage.
- **Ressources halieutiques** : ensemble des produits de la mer (poissons, mollusques, crustacés, algues) issue des activités de pêche.
- **Offshore** : exploitation d'hydrocarbure en mer.
- **OMI** : Organisation maritime internationale, agence de l'ONU.

Introduction

Les mers et océans occupent plus de **70 %** de la surface du globe. Aujourd'hui, dans un contexte de mondialisation, ils acquièrent une importance croissante tant comme **espaces d'échanges** que pour fournir des **ressources** (halieutiques, biochimiques, énergétiques). En effet, à partir des années 1950, avec l'explosion du commerce, les activités liées à la mer se sont multipliées, en particulier le transport maritime. Aujourd'hui plus de 90 % des marchandises transitent par cette voie.

Les Grandes routes maritimes et les zones d'exploitation des ressources, font apparaître des **réseaux** et des **hubs** qui relient des **pôles majeurs** de la mondialisation, et inversement des **territoires à la marge** des échanges mondiaux. Les échanges sont de nature diverse : biens matériels, informations, passagers... Le classement des grands ports internationaux en constante évolution, modifie la géographie des espaces maritimes.

Cette importance croissante dans les échanges internationaux fait des mers et océans des **espaces convoités**. Ils sont désormais au cœur des enjeux géostratégiques actuels. Jamais les océans n'ont été plus appropriés par l'homme, devenant de véritables territoires – ou « *merritoires* » selon la géographe Camille Parrain – gérés par les différents acteurs de la mer à différentes échelles (locale, globale). Les acteurs mondiaux (grands armateurs, Firmes transnationales, organisations internationales) comme locaux (pêcheurs, États) cherchent à appliquer les principes de **libre-circulation** et libre-exploitation des mers ainsi que celui d'**appropriation** dans un but d'exploitation et parfois de protection. Cette hésitation permanente génère des conflits qui sont les grands enjeux diplomatiques actuels. Le principe de **protection** est pourtant de plus en plus nécessaire au vu de la surexploitation des océans et du réchauffement climatique.

La **France** est particulièrement concernée par ces enjeux puisqu'elle dispose de la **deuxième ZEE** (zone économique exclusive) la plus importante du monde grâce à ses territoires d'outre-mer (DROM-COM). Dans un contexte de maritimisation croissante des économies, la gestion, l'exploitation et la protection de ces espaces maritimes permettent de renforcer la place de la France dans le monde.

Problématique : En quoi les mers et océans jouent-ils un rôle clé dans la mondialisation ?

I. Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

A. Des échanges maritimes croissants

Dans un contexte d'explosion du commerce mondial, les espaces maritimes se situent au cœur des échanges. La mer est plus facile, moins chère et plus pratique pour le transit des marchandises à l'échelle mondiale et régionale. **90 % des échanges de marchandises** se font désormais par la mer du fait de son étendue sur la surface de la terre.



À partir du XIX^e siècle, les espaces maritimes sont davantage intégrés à la mondialisation grâce à la **révolution des transports**. En effet, les navires sont de plus en plus grands, plus rapides et les prix des transports plus bas. Le **steamer** (navire en acier, fonctionnant au charbon et à la vapeur) issu de la révolution industrielle initiée au Royaume-Uni, remplace peu à peu le voilier. Les traversées transatlantiques ont permis par exemple la migration de millions d'Européens vers le continent américain. La baisse du coût du transport de passagers comme de marchandises, grâce aux **économies d'échelle**, permet rapidement la massification du transport maritime. Par la suite, dans les années 1960, l'apparition du **conteneur** plus pratique pour le transport des marchandises amplifie l'usage des mers pour le commerce. Le conteneur est une boîte métallique de dimension standardisée (20 pieds ou EVP) qui se diffuse rapidement depuis les États-Unis dans tous les ports du monde. Son utilisation est compatible avec plusieurs modes de transports comme le transport routier, fluvial, ferroviaire... Les ports deviennent de véritables **plateformes multimodales**, lieux de rupture entre les différents modes de transports.

Nous observons également une **littoralisation** des hommes et des activités. Aujourd'hui, plus de la moitié de l'humanité vit à moins de 60 km d'un littoral. De grands ports industriels appelés **ZIP (zone industrialo-portuaire)** se développent et entrent en compétition les uns par rapport aux autres pour attirer les flux de marchandises et les capitaux. Les principaux ports sont essentiellement asiatiques avec une nette prédominance de la Chine : Shanghai (Chine) est le premier port mondial, puis viennent Singapour, Shenzhen (Chine), Ningbo / Zhoushan (Chine), Hong Kong (Chine), Busan (Corée du Sud), Guangzhou (Chine)... Le premier port européen est Rotterdam, il est situé au onzième rang mondial en termes de trafic de conteneurs. Ces ports sont des **interfaces maritimes** entre le reste du monde (*foreland*) et leur arrière-pays (*hinterland*) qui fournit réseaux de transport terrestre multiple et ressources à échanger.



Les routes maritimes et les câbles sous-marin laissent apparaître un **réseau** qui s'organise à partir d'axes principaux et secondaires entre différents pôles. La grande **route maritime Est-Ouest** entre l'Europe et l'Asie est la plus importante. Elle concentre la majorité du trafic mondial. Elle passe par des détroits stratégiques comme le canal de Suez et le détroit de Malacca. Les ports qui longent cette route se sont développés comme celui de Malte, *Marsaxlokk*, ou *Malta Freeport*, véritable *hub* international spécialisé dans les conteneurs au milieu de la Méditerranée. Il constitue une zone franche défiscalisée pour attirer le trafic. Toutefois, certains géographes soulignent la recomposition progressive du trafic mondial avec le déclin de l'Europe et la montée en puissance de l'Asie. La route maritime Pacifique entre la côte Ouest américaine et l'Asie du Sud-Est est de plus en plus importante.

La mondialisation crée des **façades maritimes** dynamiques qui attirent de nombreux flux de marchandises. Par exemple la **Northern Range** en mer du Nord rassemble les grands ports de Hambourg (Allemagne) au Havre (France), en passant par Amsterdam (Pays-Bas), Rotterdam (Pays-Bas), Anvers (Belgique), Zeebrugge (Belgique), Dunkerque (France). Ces ports rivalisent entre eux pour capter le trafic, mais sont aussi parfois complémentaires en se spécialisant. Ainsi, Rotterdam sert de *hub* pour l'importation d'hydrocarbures, de charbon, de minerai de fer, accueillant des géants pétroliers, minéraliers ou porte-conteneurs. Les marchandises sont ensuite réexpédiées par des navires de plus petite dimension, appelés *feeders*, vers les autres ports. C'est le principe du « *hub and spoke* ».

L'organisation de grandes routes de commerce fait aussi apparaître des **détroits stratégiques** qui facilitent le transit des marchandises. Certains sont des **détroits** naturels, comme le détroit de Béring entre le Pacifique et l'Arctique, le détroit de Gibraltar entre l'Atlantique et la Méditerranée, celui de Malacca entre le Pacifique et l'Océan indien, ou encore le détroit de Magellan entre le Pacifique et l'Atlantique. D'autres sont au contraire des **canaux** artificiels creusés par l'homme, comme le canal de Panama entre l'Atlantique et le Pacifique, ou le canal de Suez entre la mer Rouge et la Méditerranée. Ces espaces maritimes concentrent un trafic très important. Par exemple, depuis l'achèvement de ses travaux de doublement du canal en 2016, plus de 13 600 navires empruntent le canal de Panama, soit plus de 404 millions de tonnes de marchandises, essentiellement des conteneurs, des hydrocarbures et du vrac. Il s'agit de 5 % du trafic mondial.



Focus sur Le canal de Panama

Le canal de Panama a été ouvert en 1914. Il fait 82 km de long et concentre plus de 5 % du commerce mondial en accueillant plus de 13 000 navires par an. La taille maximale des navires pouvant passer par le canal a donné naissance à la norme *Panamax* qui correspond aux dimensions de navires : 290 m de long, 32 de large et ayant un tirant d'eau (profondeur) de 12 m. Ces navires sont capables de transporter 4 500 EVP (conteneurs). Le doublement du canal permet désormais de laisser passer des navires de 390 m de long, 49 m de large et de 15 m de tirant d'eau. Toutefois, malgré le creusement du 2^e canal, ce détroit paraît obsolète puisque des navires de plus de 20.000EVP aux dimensions gigantesques ont depuis été construits. Par exemple, le MSC Gülsüm peut transporter jusqu'à 22 960 EVP. Il mesure 390 m de long et 61 m de large.

Les espaces maritimes sont difficiles à surveiller. C'est pourquoi ils favorisent également la **mondialisation des activités illégales** comme la création de **paradis fiscaux** (Caraïbes, Océanie) qui garantissent la discrétion bancaire et l'exonération fiscale ou douanière. Les **flux illégaux** (clandestins, drogues...) sont aussi favorisés. Par exemple, des flux de trafic illégaux s'établissent entre l'Afrique du Nord et le Sud de l'Europe. Les trafiquants de drogues lancent sur les mers depuis les ports marocains des «*go-fast*», bateaux à moteurs puissants qui cherchent à joindre l'Europe pour débarquer leurs marchandises le plus rapidement possible en évitant les patrouilles de surveillance européennes. De la même façon, les passeurs envoient traverser la Méditerranée sur des barques de fortune, les «*pateras*», des milliers de migrants qui souhaitent tenter leur chance en Europe. Le Haut-Commissariat aux réfugiés a dénombré la mort de 1 776 personnes ayant fait naufrage en Méditerranée en 2015 sur 36 390 arrivées.

C. Une exploitation mondialisée des ressources

1. Les ressources halieutiques

La pêche est une activité mondialisée. Sur les **90 millions de tonnes** de poissons extraites pour la consommation humaine, 60 millions sont dédiées à l'exportation, ce qui représente près de **10 % des marchandises échangées** dans le monde. Par exemple 40 % de la pêche consommée par l'Europe est importée, et le quart des prises halieutiques réalisées par les Européens se font dans les eaux internationales. En Afrique, la pêche artisanale et vivrière change d'échelle puisqu'elle se tourne de plus en plus vers une pêche intensive commerciale. Les pays asiatiques sont comme la Chine ou l'Indonésie sont les premiers pays exportateurs de poissons. Ils pratiquent aussi beaucoup l'aquaculture qui représente désormais près de 40 % de la production mondiale. L'exploitation des