

# Mers et océans au cours de la mondialisation

## Introduction

On appelle espace maritime l'ensemble des mers et océans de la Terre. Les océans et les mers couvrent plus de 370 millions de km<sup>2</sup> et ils constituent l'essentiel de l'espace mondial (72% de la superficie de la Terre, et rien que l'océan pacifique vaut 35%). Ces mers et océans concentrent la majorité des échanges commerciaux, c'est-à-dire 80% des biens manufacturés et des matières premières et 70% du fret. 90% des échanges mondiaux passent par la voie maritime. Cette puissance des échanges maritimes s'explique par la littoralisation et la maritimisation des économies. On appelle littoralisation l'ensemble des processus par lesquels les activités économiques glissent vers les littoraux. On appelle maritimisation l'ensemble des processus par lesquels les économies deviennent maritimes au point de constituer de puissantes façades maritimes. La mondialisation a accentué ce phénomène avec la multiplication des flux commerciaux de toute nature. Ainsi, les mers et les océans, les espaces maritimes, les points de passage maritimes (canaux, détroits) deviennent un enjeu stratégique majeur d'un point de vue géopolitique. En effet, les états rivalisent d'ingéniosité dans leur volonté de s'approprier et de contrôler ces espaces maritimes. La mondialisation a généré de puissantes façades maritimes ouvertes sur les mers et océans qui deviennent le cœur de l'économie mondiale, des interfaces maritimes. Elles sont le centre moteur de l'économie.

En quoi les mers et les océans sont-ils au cœur de la mondialisation, en quoi sont-ils au cœur d'enjeux géopolitiques et stratégiques ?

I mers et océans : des espaces maritimes au cœur de la mondialisation

II mers et océans : des espaces maritimes riches en ressources et très convoités

III mers et océans : des espaces maritimes à l'origine de tensions.

## I. Mers et océans : des espaces maritimes au cœur de la mondialisation

### A. Des flux maritimes croissants au cœur de la mondialisation

L'essentiel des échanges de produits manufacturés, de biens et de matières premières passent par les océans (80% des biens et 70% du fret et 90% des matières premières et énergétiques). Les  $\frac{3}{4}$  des échanges passent par la voie maritime et la majorité d'entre eux empruntent les grandes routes maritimes. Les grandes routes maritimes relient les principales façades maritimes (Europe du nord ouest atlantique « northern range » ; côte nord est des USA « mégapole » ; l'Asie orientale Shanghai et Singapour). Ces façades maritimes reliées par les routes maritimes principales concentrent des structures portuaires parmi les plus actives au monde, en relation avec de vastes arrière-pays constituant des bassins d'approvisionnement (« hinterland »). Ces flux et routes maritimes sont le résultat de la littoralisation et maritimisation des économies

### B. La littoralisation et maritimisation des économies

Depuis le 20<sup>e</sup> siècle, les industries, les activités productives ont tendance à glisser et à migrer vers les littoraux qui constituent des interfaces ouvertes. Ce glissement est le fait de la mondialisation, mais elle est surtout due à la maritimisation des échanges dans la mesure où  $\frac{3}{4}$  de ces échanges passent par la voie maritime. La littoralisation et la maritimisation s'expliquent aussi par la révolution du transport maritime qui s'est effectuée dans les 70', par la conteneurisation qui a permis de réduire les coûts des transports maritimes, de réaliser des économies d'échelle et de gagner du temps. D'où l'aménagement sur les littoraux de plateformes multimodales, de structures industrialo-portuaires. On appelle « plateforme multimodale » ces espaces qui permettent de passer d'un mode de transport à l'autre en assurant la continuité du trafic. L'outil privilégié de ces transferts est le conteneur. Ce type d'infrastructures induit des aménagements considérables mais surtout d'augmenter le volume de trafic. Cela débouche sur la course au gigantisme. De 2014 à 2018, la capacité de la flotte de porte-conteneurs en milliers de tonnes a augmenté de 16.6%. Cette course au gigantisme amène à réaménager les principaux points de passage stratégiques (par ex : Panama et Suez).

### C. Le contrôle des espaces maritimes et la sécurisation des flux mondiaux.

L'importance des flux maritimes nécessite une sécurisation des routes maritimes, en particulier dans les passages stratégiques ou sensibles. La

plupart des puissances surveillent de très près ces routes maritimes du fait d'une montée en puissance de la piraterie dans ces zones.

## II. Mers et océans : des espaces riches en ressources mais très convoités

### A. Des espaces maritimes au cœur d'enjeux énergétiques

Les espaces maritimes et les fonds marins regorgent de ressources énergétiques et halieutiques (22% des réserves mondiales de pétrole, 30% des réserves de gaz, gisements d'hydrocarbures offshore (au large → plateformes) 30% des productions, les réserves de pétrole sont essentiellement dans les grands fonds (>2000m de profondeur) comme au large du Brésil, de l'Angola, l'évolution des technologies de forage permet d'accéder à ces ressources et gisements, de + en +, recherche d'eau douce aquifères fossiles)

### B. Des espaces maritimes convoités pour leurs ressources halieutiques et en eau

On estime entre 80 et 90 millions de tonnes de poissons pêchés chaque année. Ce chiffre a tendance à stagner depuis quelques années du fait de la surexploitation de ces espaces maritimes, mais également du fait de l'épuisement des ressources (overfishing). Les principales zones de pêche sont concentrées dans le Pacifique (Chine, Indonésie, USA) avec plus de la moitié des captures dans le monde, largement devant l'Atlantique avec un peu moins d'un quart des captures dans le monde. Dans le même temps, l'aquaculture ne cesse de se développer, (ex Asie : 30 millions de tonnes hors des 90 millions de pêche). D'autres ressources sont également utilisées comme le sable des fonds pour la construction, majoritairement demandé par les pays émergents.

### C. Des enjeux renforcés autour du partage des océans

Il existe un droit international lié au partage des océans (p62-63). Ce droit de la mer est défini par une convention des Nations Unies sur le droit de la mer (C.N.U.D.M.). Il a été signé à Montego Bay en 1982. Chaque état dispose d'une Z.E.E. (zone économique exclusive), espace maritime qui s'étend sur 200 miles marins depuis le trait de côte.

## III. Mers et océans : des espaces maritimes sous tension.

### A. Les tensions générées par le partage des espaces maritimes.

Ces tensions sont d'autant plus fortes, des espaces sont encore en voie d'exploitation. Parmi ces espaces, l'Arctique et l'Antarctique. La fonte des

glaces en Arctique libère une route maritime qui permet le passage entre l'océan Pacifique, Arctique et Atlantique via le détroit de Behring. Les russes convoitent les ressources halieutiques et énergétiques qui pourraient être libérées. C'est également un passage qui permet un raccourci entre les océans. Dans les Caraïbes, golfe du Mexique et en Méditerranée orientale, des tensions se retrouvent comme avec la Turquie et la Grèce qui convoitent des ressources énergétiques. La mer de Chine orientale crée des tensions en le Japon, la Chine, la Corée et Taïwan pour la pêche et le contrôle des routes, avec une compétition politique ardue. La Chine est quasiment prête à faire la guerre à ses voisins dans le but du contrôle de nombreuses îles (Spratly, Paracels possédées par l'Indonésie, Senkaku possédé par le Japon).

#### B. Des espaces maritimes difficiles à surveiller qui favorisent une mondialisation « illicite »

Les paradis fiscaux maritimes : Caraïbes, ... favorisent le blanchiment d'argent

Les flux illégaux : drogue, contrebande, armes, migrants qui se déploient généralement aux interfaces Nord-Sud (Méditerranée, mer des Caraïbes)

Certains détroits exposés à la piraterie ou aux attaques (Malacca, Bab-El-Mandeb)

#### C. Des tensions liées aux enjeux environnementaux

Les espaces maritimes sont soumis à la dégradation des eaux et à la pollution. Le tourisme joue également dans la dégradation des côtes. l'explosion de la plateforme pétrolière en 2010 dans le golfe du Mexique. La surpêche menace la reconstitution des espèces. La pollution par le plastique : formation de continents de plastique dans les gyres. Chaque année, ce sont près de 10 millions de tonnes de plastique rejetées dans la mer.

### Conclusion générale.

Les espaces maritimes occupent plus de 71% de la superficie du globe, soit 361 millions de km<sup>2</sup>. Ils sont dans la mondialisation des espaces de transit pour les navires, pour les porte-conteneurs, pétroliers.... Ces conteneurs transportent des marchandises, des matières premières, des matières énergétiques, 90% du commerce mondial emprunte les grandes routes maritimes, d'où la constitution de

puissantes façades maritimes partout dans le monde, destinées à accueillir ces infrastructures gigantesques que sont les plateformes multimodales ainsi que les zones industrialo-portuaires. Les flux commerciaux maritimes empruntent des passages stratégiques (détroits, canaux...) qui constituent des enjeux géopolitiques majeurs, donc particulièrement surveillés afin d'assurer le transit. Le partage de l'espace maritime mondial entre zones économiques exclusives et eaux internationales donne lieu à des tensions et souvent des conflits entre états cherchant à contrôler ces espaces maritimes. Si les océans et les mers constituent des espaces stratégiques pour la mondialisation, il est très clair que seule la coopération internationale est susceptible de gérer rationnellement ces espaces.