

# EPREUVE HISTOIRE, GEOGRAPHIE ET GEOPOLITIQUE DU MONDE CONTEMPORAIN CNAEM 2019

## ELEMENTS DE CORRECTION DU SUJET SANS DOCUMENTS

[Https://animacours.com](https://animacours.com)

### *Les espaces maritimes enjeux géopolitiques majeurs d'un espace mondial globalisé.*

La mondialisation, en progressant, a un impact majeur sur les territoires. Elle en bouleverse la hiérarchie économique mondiale. Si certains territoires sont marginalisés, d'autres profitent du nouveau contexte économique pour amorcer leur développement. Cependant, les changements sont lents et la domination de la Triade est toujours une réalité. La compétition pour les ressources naturelles est toujours plus forte. A ce titre, les espaces maritimes ont acquis une importance stratégique et les États s'affrontent pour les dominer et les contrôler ou pour le moins assurer la sécurité de leurs approvisionnements, le flux des échanges commerciaux et l'exploitation des ressources naturelles maritimes.

Le contrôle des océans est un reflet de la hiérarchie des puissances dans un monde globalisé et une source de plus en plus aigüe de tensions et de crises dont les Etats mesurent aujourd'hui la nécessité d'une meilleure régulation internationale sans pourtant y parvenir compte tenu de l'importance globale et régionale des enjeux qui s'y rattachent. Ainsi ces espaces très convoités (dont nous allons préciser **la nature-** dans leur utilisation **au sein d'une économie mondialisée (partie 1)**, sont aujourd'hui très disputés par **les tensions** qu'ils génèrent (**partie 2**) et le par le **manque essentiel de régulation** internationale dans leur utilisation **qui reflètent la hiérarchie des puissances d'un espace mondial globalisé (partie 3)**.

Ainsi ces espaces maritimes jouent un rôle essentiel dans la mondialisation ce qui conduit à d'importantes tensions pour leur contrôle et au développement de marines de guerre assurant leur sécurisation.

#### **I° Des espaces essentiels pour l'économie mondiale.**

##### **■ Des espaces essentiels dans le cadre des transports et échanges :**

Les espaces maritimes occupent 71% de la surface terrestre (soit 361 millions de km<sup>2</sup>). Ils sont reliés les uns aux autres permettant de formidables possibilités d'échanges et de communication à l'échelle mondiale.

Ainsi, depuis les années 1960, les espaces maritimes sont des lieux clés des échanges... Le transport maritime assure à lui seul 90 % des échanges économiques mondiaux.

De nombreux produits sont transportés par mer : les biens manufacturés sont majoritairement transportés par mer / transports par porte-conteneurs (4 700 porte-conteneurs dans le monde / trafic porte-conteneurs multiplié par 7 en 20 ans) – les matières premières sont aussi

majoritairement transportées par mer / transports par bateaux spécialisés ; 3 000 pétroliers, 1 500 méthaniers... et par tubes ; oléoducs, gazoducs – les informations sont aussi échangées par mer / transports par câbles – les produits illicites sont échangés par mer / transports par bateaux – les migrants sont transportés par mer / transports par bateaux...

### **Les principales routes maritimes ? Par où passent-elles ? Où arrivent-elles ?**

Les principales routes maritimes partent des **principaux ports du monde**, eux-mêmes situés sur les **principales façades maritimes** du monde...

Puis, ces routes maritimes empruntent des axes principaux ou secondaires passant par des points de passages stratégiques (pour gagner du temps). Elles passent donc par des seuils naturels (détroits de Gibraltar, d'Ormuz ou de Malacca) ou artificiels (canaux interocéaniques de Panama et de Suez). Cependant, de nouvelles voies maritimes pourraient s'ouvrir dans l'Océan Arctique avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces...

Enfin, les principales routes maritimes arrivent dans les principaux ports du monde, eux-mêmes situés sur les principales façades maritimes du monde...

Ainsi, les échanges sont réalisés entre un petit nombre de ports de plus en plus modernes et de mieux en mieux équipés: 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux. Ces ports sont concentrés sur quelques grandes façades maritimes (façade européenne, façades atlantique et pacifique américaines, façade de l'Asie-Pacifique).

#### **■ Des espaces essentiels pour quelques ressources importantes :**

Les espaces maritimes recèlent d'importantes ressources avérées ou supposées. Parmi ces ressources, il y a : du pétrole ; environ 22% des réserves mondiales – du gaz ; environ 30% des réserves mondiales – des minerais polymétalliques – des terres rares – des ressources halieutiques ; 90 millions de tonnes de captures de pêche en 2011 / principales zones de pêche dans le Pacifique ; Chine – Indonésie – Pérou et en Atlantique Nord. Mais les espaces maritimes ce sont aussi : la pratique de l'aquaculture – la production d'eau douce / dessalement – l'exploitation de la houle et du vent pour générer de l'électricité...

**Par conséquent, les espaces maritimes sont vitaux pour le fonctionnement de l'économie mondiale.**

### **II°) Des espaces de plus en plus disputés.**

Les espaces maritimes concentrent une part importante des échanges et des richesses mondiales. Le contrôle de ceux-ci est un enjeu stratégique.

#### **1- La législation internationale pour organiser l'usage des océans (...)**

■ Jusqu'au XXème siècle, les espaces maritimes étaient divisés en *mare clausum* sous la souveraineté des Etats et en *mare liberum* ouverte à tous. Cependant, l'importance des richesses marines et sous-marines ainsi que des routes maritimes entraîne une véritable course à la mer pour s'approprier les espaces maritimes entre de nombreux Etats. Aux revendications des Etats s'oppose la liberté des mers, c'est-à-dire la possibilité pour tout navire d'aller dans

n'importe quel port pour y déposer ses marchandises et de repartir pour toute autre destination.

■ Pour favoriser le règlement des conflits, un droit maritime international a été élaboré.

Aussi, débutée en 1973, la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a débouché sur la convention de Montego Bay (Jamaïque) en 1982. Elle définit un nouveau droit de la mer et est ratifiée par 133 pays en 2011.

Trois grands types d'espaces maritimes sont délimités :

→ **Les eaux territoriales** (eaux intérieures et mer territoriale), s'étendant sur 12 milles marins (environ 22 km) depuis les côtes et sur lesquelles l'Etat exerce une totale souveraineté.

→ Les **zones contigües et les zones économiques exclusives**, s'étendant respectivement sur 24 milles marins et 200 milles marins (370 km) depuis les côtes et sur lesquelles l'Etat exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources.

→ **La haute mer** (64% des espaces maritimes) avec une grande liberté d'usage excluant la piraterie ou l'installation de stations de radio.

## 2- (...) n'empêche pas de nombreuses tensions de natures variées.

■ Tensions liées à l'appropriation des océans :

→ A propos des tracés initiaux des **ZEE**.

→ A propos de l'extension possible de la ZEE. Possibilité de demander une extension de la ZEE dans la **limite de 350 miles**, à condition que cette extension soit un prolongement naturel du plateau continental. Aujourd'hui, de nombreuses demandes ont été déposées (93 Etats)...

Exemples de conflits :

- 1- Mer de Chine méridionale, où des zones pétrolières sont revendiquées par une demi-douzaine d'Etats, dont la Chine (qui, par ailleurs, n'hésite pas à y « coloniser » des îles pour justifier son extension (îles Paracels – îles Spratley) ; Arctique où des zones pétrolières, gazières ou de pêche et où des passages maritimes sont revendiqués par cinq Etats dont les Etats-Unis et la Russie.
- 2- Vers Saint-Pierre-et-Miquelon où la France et le Canada se disputent des zones de pêche (idem entre la France et l'Espagne dans le Golfe de Gascogne)...

■ Tensions liées à des problèmes géopolitiques :

Par exemples :

- 1- Le détroit d'Ormuz, est essentiel pour le trafic d'hydrocarbures. L'Iran menace de le « fermer » en cas d'interventions trop fortes de la communauté internationale ; problème du programme nucléaire iranien. (idem avec le canal de Suez au moment des conflits israélo-arabes).
- 2- Tensions à propos des îles Kouriles revendiquées par la Russie mais aussi le Japon.

### ■ Tensions liées à la piraterie :

**Zones touchées :** Caraïbes, côtes du Brésil (un peu), Golfe de Guinée, Est de l'océan Indien (y compris détroit de Malacca) et surtout l'Ouest de l'océan Indien au large de la Somalie (corne de l'Afrique) où la piraterie progresse (elle diminue ailleurs).

**Cibles :** Elles sont variées : les navires de commerce (la valeur du chargement d'un porte-conteneur peut atteindre 1 milliard de dollars alors que le PNB de la Somalie est inférieur à 6 milliards), les bateaux de tourisme (prise d'otages), les plates-formes pétrolières off-shore...

**Acteurs :** Des bandes plus ou moins organisées, marginalisées par la mondialisation, mais qui en profitent et l'intègrent par des réseaux illicites...

**Le droit maritime fixe le pouvoir des Etats sur les espaces maritimes. Cependant, la haute mer où ne s'exerce aucune réelle autorité reste un enjeu stratégique majeur.**

### III°) Des espaces stratégiques reflète de la hiérarchie des puissances.

■ La domination des mers et des océans a toujours constitué un pilier de la puissance d'un Etat.

■ Avec la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'URSS, les marines de guerre ont connu un déclin en raison d'une utilité plus réduite. Cependant, avec le développement des échanges maritimes internationaux, la multiplication de nouveaux risques liés à la piraterie ou au terrorisme au niveau de seuils stratégiques (Somalie, golfe d'Aden, détroit de Malacca...) et la nécessité de mieux contrôler les flux illicites ou l'approvisionnement du pays, **les nations les plus impliquées dans la mondialisation tentent de contrôler et de sécuriser les routes maritimes.** Des opérations internationales se multiplient ainsi dans les Caraïbes ou l'Océan Indien ; en lien ou non avec l'Organisation Maritime Internationale créée en 1948 et qui dépend de l'ONU. Par conséquent, **la possession d'une marine de guerre traduit la puissance d'une nation et sa volonté d'exprimer cette puissance.**

■ Quarante Etats disposent de 98 % de la flotte militaire mondiale, soit 2 000 navires. **Dix Etats assurent 84 % de la construction et de l'entretien des navires de guerre.** Pour la plupart, il s'agit de nations du Nord comme le Royaume-Uni, la France ou la Russie mais ces nations sont **largement dominées par les Etats-Unis.** Ceux-ci constituent la **première marine du monde** avec 225 000 marins, 18 sous-marins d'attaque (50% du total mondial), 12

porte-avions (75% du total mondial, soit 16). Les Etats-Unis ont divisé l'espace maritime mondial en **sept grandes zones accueillant 45 bases sur des territoires dépendant des Etats-Unis et 154 bases situées dans des pays étrangers.**

Face à la domination des Etats-Unis et, plus largement, des pays du Nord, les puissances émergentes comme la Chine, l'Inde ou le Brésil développent des marines de guerre et certaines puissances régionales tentent de faire de même (Japon, Taiwan, Turquie, Corée du Sud ou Pakistan).

**La multiplication des marines de guerre conduit à une militarisation de certaines zones,** dans le cadre de tensions voire de conflits internationaux, comme en mer de Chine.

### **Conclusion :**

■ Aujourd'hui, du fait de la mondialisation, l'espace mondial est très hiérarchisé et répond à une **logique de « centre – périphéries »**. Un centre multipolaire bien intégré dans la mondialisation domine des périphéries plus ou moins bien intégrées dans la mondialisation. Mais, malgré tout, à part quelques rares lieux isolés, aucun territoire n'échappe totalement à la mondialisation... Ainsi les espaces maritimes deviennent des enjeux politiques et économique essentiels dans le cadre de cette mondialisation.

### **Bibliographie sur la Géopolitique des mers et des océans :**

Royer.P, *Géopolitique des mers et des océans*, Paris, réédition 2017, PUF.

Couteau-Bégarie. H, *L'Océan globalisé : géopolitique des mers au XXème siècle*, Paris, 2007, Autrement.

Corm. G, *La Méditerranée espace de conflit. Espace de rêve*, Paris, 2001, L'Harmattan.

Lacoste.Y, *Géopolitique de la Méditerranée*, Paris, 2006, Armand-Colin.

Tripier. M, *Le Royaume d'Archimède*, Paris, 1994, Economica.

Guillaume. J, *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, 2008, L'Harmattan.