

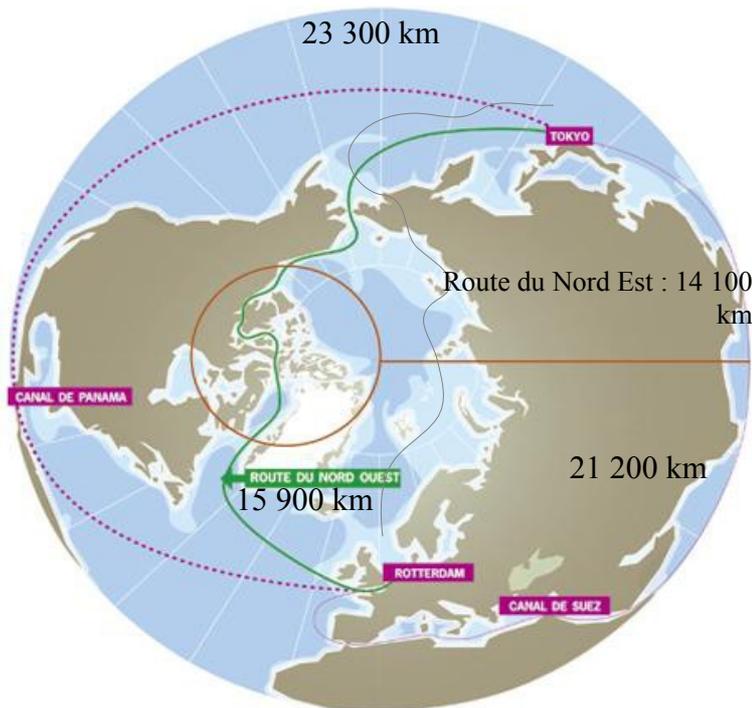
IV) Contrôler les littoraux pour contrôler la mondialisation ? Approche géostratégique des espaces maritimes

1) La bataille de l'Arctique aura-t-elle lieu ? (cf poly)



2007

On constate que le réchauffement climatique entraîne la perspective de l'ouverture d'une nouvelle voie maritime dans l'océan Arctique. Cet océan a durant l'année une large partie de sa surface solidifiée : cette couche de glace s'appelle la banquise. Depuis les années 1980, l'étendue de la banquise recule, ce qui rend possible la navigation sur l'Arctique. La route du Nord Est permettrait de relier l'océan Atlantique et l'océan Pacifique par le Nord, ce qui représenterait un bouleversement pour le commerce maritime mondial : prenons l'exemple du trajet Rotterdam/Tokyo :



**Distance Rotterdam-Tokyo selon l'itinéraire maritime choisi :**

- par les canaux : entre 20 000 et 23 000 km
- par les routes arctiques : entre 14 000 et 16 000 km

De même, la route du Nord-Ouest permettrait un passage vers les pays d'Asie via le Nord du continent américain. Ce passage est actuellement pris par les glaces pendant la plus grande partie de l'année, mais un réchauffement climatique pourrait le rendre praticable dans peu de temps. La souveraineté sur ces eaux est déjà contestée : le Canada estime que le passage du Nord-Ouest appartient à sa ZEE tandis que les États-Unis estiment qu'il s'agit d'un détroit international.

La fonte d'une partie de la banquise permettrait également l'accès à de nouvelles ressources de matières premières - **minerais** et **hydrocarbures**. De ce fait, cet espace fait dorénavant déjà l'objet d'une compétition entre la Russie, le Danemark et le Canada, qui revendiquent la dorsale de Lomonossov comme prolongement de leur propre plateau continental. En 2007, une expédition russe y dépose un drapeau par plus de 4 000 mètres de fond. Cela pose la question du droit maritime international car il n'existe aucune convention sur le partage des eaux de l'Arctique et la définition des ZEE peut être interprétée selon les intérêts des états bordant l'Arctique.

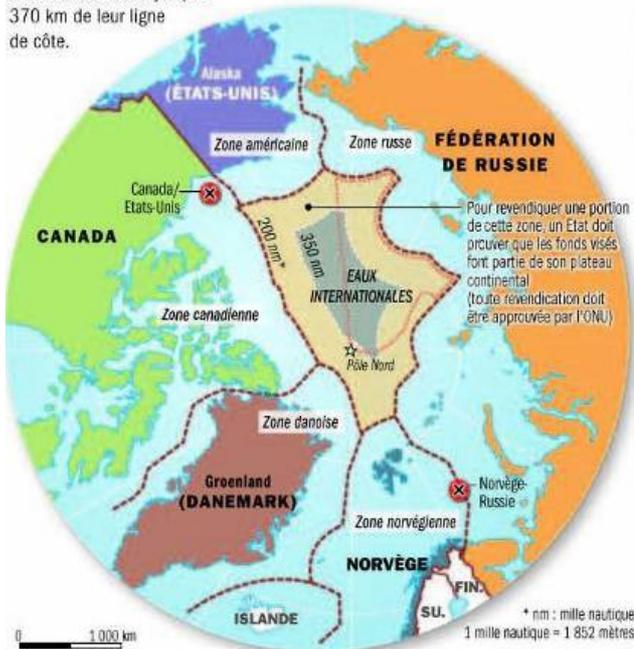
# A QUI APPARTIENT L'ARCTIQUE ?

Sources : "Atlas des pôles", Eric Canobbio, éd. Autrement, 2007, p. 53. "The Boston Globe", Commission canadienne des affaires polaires, International Boundaries Research Unit.

## SITUATION ACTUELLE

Les Etats côtiers de l'océan Arctique contrôlent les eaux jusqu'à 370 km de leur ligne de côte.

— Limite de souveraineté théorique, non reconnue internationalement    X Zone de contestation    Extension du plateau continental revendiquée par la Russie.

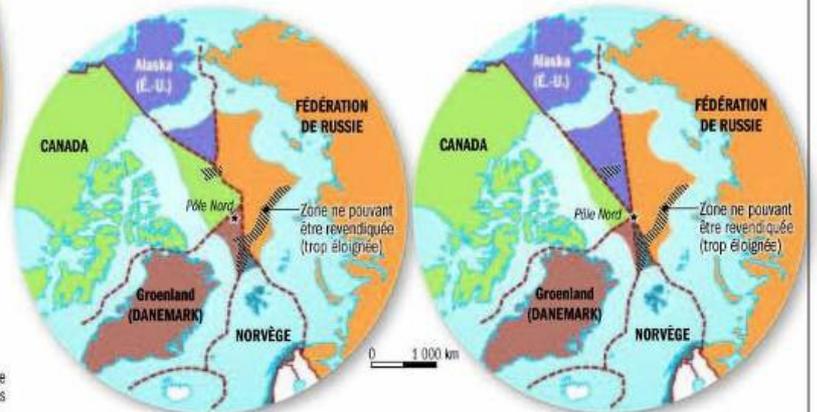


## PARTAGE SELON LA LIGNE MÉDIANE

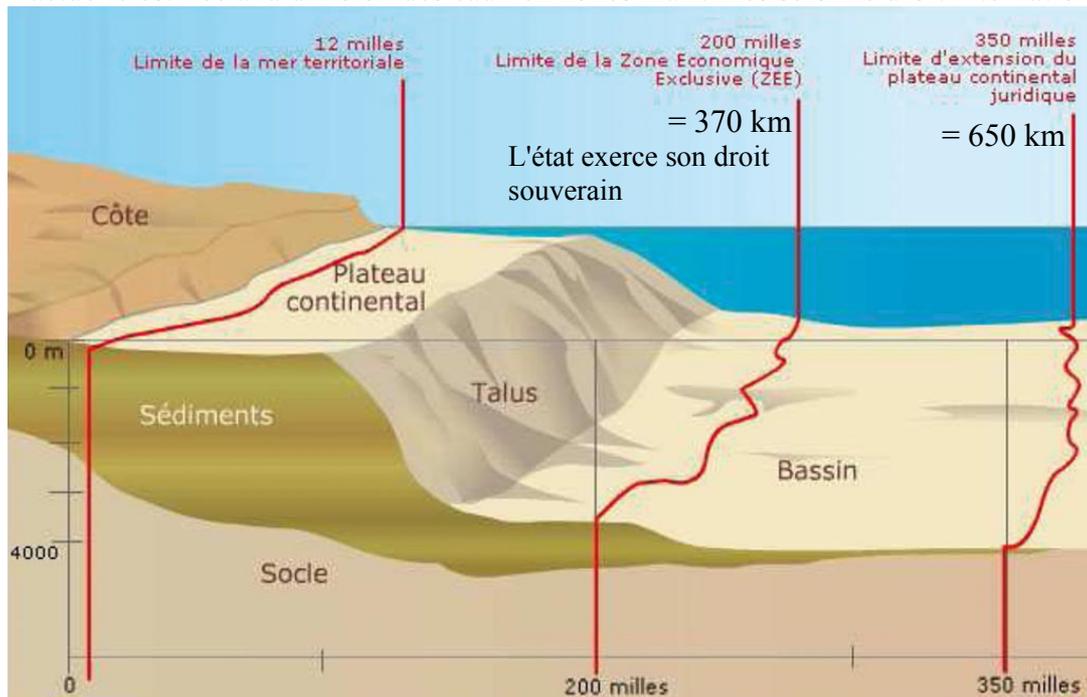
Division de l'océan Arctique en zones proportionnelles à la longueur des côtes. Cette solution est défendue par le Canada, le Danemark et les Nations unies.

## PARTAGE SELON LES SECTEURS

Partage de l'océan Arctique suivant les lignes de longitude partant du pôle Nord. Le pôle lui-même serait partagé entre les cinq Etats. Cette théorie est défendue par la Russie et la Norvège.



Cette situation actuelle est liée à la division des eaux en zones maritimes selon le droit international de la mer :



## 2) Les routes commerciales maritimes : le nerf de la mondialisation

80% des échanges de matières premières et de produits manufacturés sont acheminés par une flotte constituée par des milliers de navires spécialisés - porte conteneurs, minéraliers, pétroliers, méthaniers. Selon certaines estimations, ces échanges doubleront de volumes dans la décennie à venir. Ces échanges maritimes donnent un premier aperçu de la hiérarchie des États dans la mesure où une vingtaine de pays contrôlent 80% de la flotte mondiale. En outre, les fonds marins sont parcourus par un réseau d'oléoducs, de gazoducs et de câbles de télécommunication.

Les principales routes maritimes relient les principaux espaces intégrés à la mondialisation, principalement ceux de la Triade élargie - Asie orientale, Europe occidentale, Amérique du Nord. La saturation des routes maritimes mondiales entraîne une compétition entre les façades portuaires et entre les ports qui les composent - actuellement, 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux. La mondialisation contemporaine a d'ailleurs entraîné le déplacement du centre de gravité du commerce mondial de l'Atlantique vers l'Asie Pacifique.

On appelle "points nodaux" ou "seuils" les passages névralgiques du commerce maritime.(voir carte ci dessous). Il peut s'agir d'étroits passages naturels comme le détroit de Malacca, le détroit d'Ormuz, le Bosphore ou le détroit de Bab-el-Mandeb. Il s'agit également des canaux creusés par les hommes pour faciliter les échanges : le canal de Panama, dont l'élargissement pour les porte-conteneurs est en cours et le canal de Suez, qui fait également l'objet de travaux d'agrandissement. Dans une moindre mesure, le détroit du Pas de Calais et celui de Gibraltar relient également des espaces maritimes dynamiques.

En conséquence, ces routes commerciales maritimes stimulent l'aménagement des façades littorales, qui attirent dès lors populations et activités. En 2020, plus de 70% de la population mondiale vivra à proximité immédiate des littoraux.

- On distingue les activités littorales liées aux échanges - industries chimiques, raffineries, etc., avec le développement d'immenses zones industrialo-portuaires (ZIP). Les mégapoles portuaires les plus puissantes appartiennent le plus souvent aux États développés et aux grandes puissances émergentes, ce qui creuse l'écart avec les pays du Sud, dont les ports sont moins nombreux et surtout moins bien équipés face à la compétition mondiale. La mégapole japonaise, la mégapole nord-américaine et le Northern-Range, au débouché de la mégapole européenne monopolisent une partie importante du trafic maritime mondial, avec les ports asiatiques - Singapour et Chine littorale.
- A cela s'ajoute les activités littorales touristiques : Caraïbes et Antilles, Méditerranée, littoral du sud est îles du Pacifique et, dans une moindre mesure, l'Europe du Nord, l'Amérique du Sud ou le Spitzberg (Norvège). Ces littoraux sont ponctués de stations balnéaires avec équipements hôteliers et connexion à des moyens de transports (aéroport international ; routes ; autoroutes). Cependant, les liens entre le littoral touristique et l'arrière-pays sont parfois faibles, notamment dans les pays du sud.

### 3) ... Mais des routes à contrôler et sécuriser

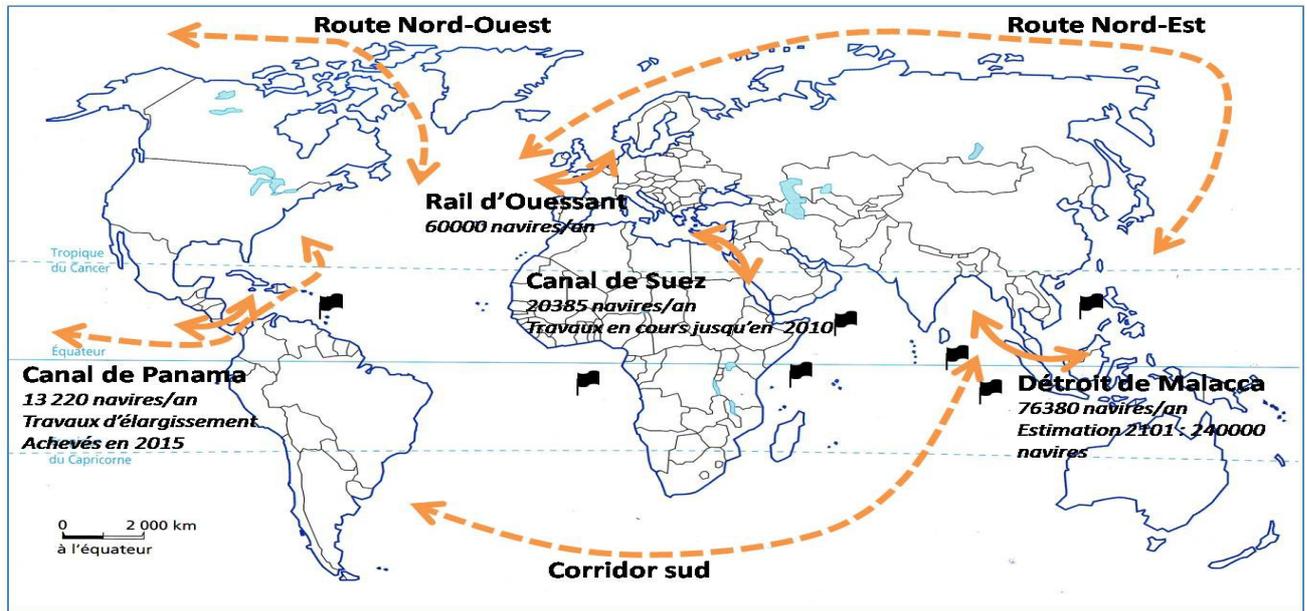
L'océan est plus que jamais l'espace dans lequel une superpuissance ou une puissance peut déployer ses **capacités militaires** et sa force de projection, c'est le théâtre de son **hard power**. Les porte-avions et les sous-marins nucléaires permettent une capacité de frappe militaire depuis les mers et les océans sur n'importe quel point du globe. Dans ce domaine, les États-Unis possèdent depuis la guerre froide une avance considérable : ils possèdent 18 sous-marins, 11 porte-avions et 12 porte-hélicoptères et leurs flottes sont présentes sur toutes les mers et océans. Les autres puissances ne peuvent rivaliser avec les États-Unis, mais la France, la Russie et le Royaume-Uni possèdent également des sous-marins nucléaires et les grandes puissances émergentes augmentent constamment leurs dépenses d'armement, dans le domaine aéronaval en particulier. Ainsi, la Chine s'affirme comme une grande puissance militaire régionale, ce qui la place en rivalité directe avec les États-Unis, qui n'entendent pas céder le contrôle navale de l'espace Pacifique. D'autres puissances sont en passe de devenir des puissances navales régionales, comme l'Inde, le Brésil, Taïwan, la Turquie, la Corée du Sud et le Pakistan. Ils renforcent chaque année leur marine de guerre afin de défendre leurs intérêts stratégiques.

Le contrôle des **détroits et des canaux** est particulièrement sensible, dans la mesure où ils sont le point de passage obligé des flottes commerciales et qu'ils sont vulnérables sur le plan stratégique : certains, comme le canal de Suez ou le détroit d'Ormuz, sont proches de zones de conflits (Israël, Irak, Iran, etc.). Les guerres israélo-arabes ou en Irak ont perturbé la circulation dans cette région.

Aux zones de conflits s'ajoute un phénomène en développement : **la piraterie maritime**, qui concerne trois principales zones : le détroit de Malacca, le golfe d'Aden et le golfe de Guinée. Les pétroliers sont régulièrement déroutés et les navires marchands subissent également les attaques, mais celles-ci peuvent viser également des navires de pêche ou de plaisance. Les grandes puissances mondiales et les États riverains coopèrent dans le domaine de la lutte contre la piraterie car celle-ci fragilise le commerce international - implantation de bases militaires, patrouilles navales, coopération des services de renseignement et utilisation des satellites d'observation, formation de garde-côtes, etc.

Des moyens similaires sont mis au service de la lutte contre le **terrorisme en mer**. Celui-ci peut prendre la

forme d'une prise d'otages - 400 passagers d'un navire de croisière italien sont pris en otages par des activistes palestiniens en 1985 - ou d'une attaque contre des navires ou encore contre des terminaux pétroliers. En octobre 2000, le destroyer américain *USS Cole* est ainsi victime d'un attentat à l'embarcation piégée à Aden, perpétré par Al Qaida, prélude aux attaques de 2001. Les régions les plus vulnérables sont l'Asie du Sud-Est (Philippines et Indonésie) et le pourtour de la péninsule arabique : ces espaces sont menacés par des groupes islamistes. Mais d'autres zones sont considérées comme sensibles, comme le golfe de Guinée.

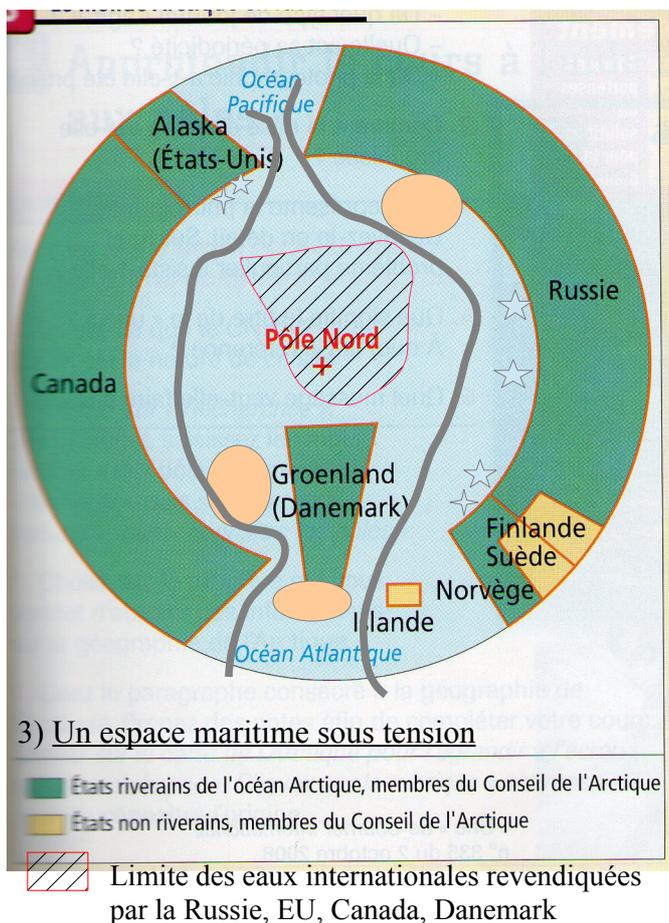


- Les principaux points de passages maritimes
- Nouvelles routes maritimes en projet ou en essor
- Zones de pirateries

**Les grandes routes maritimes de la mondialisation**  
*D'après Le Monde, 19 septembre 2009, page 5*

\*\*\*

Schéma possible sur l'Arctique : L'Arctique, un espace maritime convoité et sous tension.



Légende

1) Des ressources naturelles off shore convoitées

- Hydrocarbures
- Gaz
- Prospection pétrolière en cours

2) Les routes maritimes du futur ?

- Routes dites du nord ouest et nord est

3) Un espace maritime sous tension

- États riverains de l'océan Arctique, membres du Conseil de l'Arctique
- États non riverains, membres du Conseil de l'Arctique
- Limite des eaux internationales revendiquées par la Russie, EU, Canada, Danemark