

pp. 16-17 La notion clé du programme : la mondialisation

Le programme stipule que la mondialisation est la notion transversale à l'ensemble des thèmes. Il nous a semblé de ce fait important d'en proposer en ouverture de manuel une définition simple et facile à comprendre, sous forme de schéma reprenant les termes utilisés dans l'introduction au programme parue dans le Bulletin officiel, notamment acteurs et territoires, c'est-à-dire les notions sur lesquelles le programme de Terminale insiste tout particulièrement.

THÈME 1

MERS ET OCÉANS AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

Ce premier thème du programme de Terminale est centré sur des problématiques mettant en évidence le rôle central des mers et océans dans la mondialisation, en raison de l'importance des flux maritimes dans le commerce international. À l'échelle du monde comme de la France, la libéralisation des flux financiers a entraîné l'explosion des IDE des pays développés vers des pays aux coûts de production faibles, et donc une dissociation croissante des espaces de production et des espaces de consommation, qui accroît nécessairement l'interdépendance entre les pays et les flux internationaux de marchandises. Le transport maritime est un secteur qui a pu accompagner cette évolution en raison des évolutions techniques fondamentales qu'il a connues : spécialisation, conteneurisation et gigantisme accru des navires auxquels a répondu dans les ports l'adaptation des infrastructures portuaires (éloignement des villes, industrialisation, bassins et quais gigantesques et spécialisés, développement de la multimodalité pour faciliter et accélérer la rupture de charge et les relations avec l'hinterland). Les littoraux sont donc devenus des territoires majeurs dans la mondialisation : à l'échelle nationale, leur capacité à produire et à jouer le rôle d'interface avec le reste du monde a entraîné la littoralisation et la maritimisation des économies ; à l'échelle mondiale, les flux qu'ils génèrent, vitaux pour les exportateurs comme pour les importateurs, ont mis les mers et les océans, et plus précisément les routes maritimes, au cœur du processus de la mondialisation dont elles constituent les artères vitales. De manière plus diffuse, les ressources que recèlent les océans, qu'elles soient halieutiques, énergétiques ou minérales, accroissent leur importance économique, notamment dans un contexte de raréfaction des ressources lié à leur consommation effrénée due au modèle de développement sous-tendu par la mondialisation libérale et à l'explosion démographique, thèmes qui ont été étudiés en seconde.

C'est sur ces derniers aspects (les routes, les ressources marines), et non sur les littoraux, même s'il est difficile de les ignorer totalement, qu'il nous est demandé de travailler ici si on lit bien le commentaire développé dans le programme officiel.

La géographie des routes maritimes, contrainte par la disposition des mers et des continents, rend compte de l'organisation de l'économie mondiale, de la géographie des producteurs-exportateurs et des consommateurs-importateurs, et des différents flux de marchandises. L'intérêt accru pour les ressources marines, par définition plus difficiles d'accès que les ressources terrestres, intègre des espaces maritimes autrefois ignorés dans l'économie mondiale (cours 1, p. 42, du chapitre 1). Cette importance récente des routes et des ressources des mers et océans dans le fonctionnement de l'économie mondiale justifie l'intérêt géostratégique des États pour les routes les plus fréquentées et notamment pour les nœuds majeurs qui les ponctuent, et pour l'appropriation des

espaces maritimes riches en ressources, ce qui n'est pas sans générer des tensions (cours 2, p. 48, et 3, p. 54, du chapitre 1).

À l'échelle d'un pays comme la France, dans ce contexte, la présence dans les mers et océans du globe, analysée dans le cours 1, p. 72, du chapitre 2, à travers ses possessions ultra-marines assurant une vaste ZEE, et ses forces navales, joue un rôle déterminant pour participer au contrôle de ces routes, vitales pour l'économie du pays, et de ces ressources et assurer une certaine dimension maritime à la puissance du pays, dont il faut comprendre les enjeux environnementaux, économiques et géostratégiques.

Ces aspects du programme sont connus des enseignants puisqu'ils étaient traités dans la question 2 du thème 2 (Les territoires de la mondialisation) du programme de Terminale précédent, qui ne leur accordait cependant qu'une place relativement modeste. Cependant, à l'échelle de la France, ils n'ont jamais vraiment été traités sous l'angle de la puissance maritime dans les programmes de Première. Cette innovation n'est pas dépourvue d'intérêt, notamment parce qu'elle replace l'outre-mer français dans le contexte plus global de la mondialisation et rend compte de l'importance de ces espaces pour le pays. Il importe donc de prendre la mesure de ces importants changements et de ne pas tomber dans le piège qui consisterait à reprendre les cours du précédent programme.

pp. 18-19 Photographie d'ouverture

Cette photographie associe les deux grandes dimensions de l'importance des mers et océans dans l'économie mondiale : les flux maritimes de marchandises et les ressources marines. Les premiers sont symbolisés par un porte-conteneurs, navire emblématique de la mondialisation car il est indispensable aux flux de produits manufacturés, les secondes par une plate-forme gazière, le développement de l'offshore étant représentatif de cette course aux ressources qui concerne maintenant même des gisements difficiles d'accès, ici en raison de leur localisation sous-marine. De manière sous-jacente, les notions de route maritime et de ZEE sont évoquées par cette photographie prise en mer du Nord, au large des Pays-Bas : le porte-conteneurs emprunte une des routes les plus fréquentées de l'espace maritime mondial, à savoir celle qui relie les grands ports (Rotterdam, Anvers, Hambourg...) de la *Northern Range*, façade maritime majeure de l'Europe, au reste du monde, et notamment à la Chine, dont on peut penser qu'elle est à l'origine d'une bonne partie des conteneurs visibles sur ce navire ; la plate-forme gazière est un point d'exploitation d'un gisement de gaz situé dans la ZEE des Pays-Bas.

pp. 20-21 Les objectifs du thème 1

Cette double-page constitue une des nouveautés du manuel. Elle présente de manière synoptique les deux chapitres du thème pour faire comprendre clairement et simplement à l'élève les objectifs du thème tant du point de vue des connaissances (« savoir ») que de celui de la méthode (« savoir-faire ») qu'il lui faudra atteindre pour réussir l'épreuve du baccalauréat (« objectif bac »). Cette mise en perspective des différents éléments évoqués des chapitres permet à l'élève :

- de prendre conscience de la cohérence à la fois globale et dans le détail de chaque chapitre et de chacune des problématiques qui le composent ;
- de comprendre l'utilité des différentes doubles-pages (cartes, cours, études de cas, exemples) dans la construction de son corpus de connaissances et dans la maîtrise des méthodes qui lui permettront de réussir au bac.

1 Mers et océans au cœur de la mondialisation

Le point sur le programme et l'organisation du chapitre

Ce chapitre est centré sur les problématiques des routes maritimes et des ressources marines et rend compte de leur importance à la fois économique et géostratégique dans la mondialisation. Cette approche rend compte du fait que les routes, les nœuds de ces routes que sont les grands détroits et les canaux interocéaniques, ainsi que les profondeurs marines sont désormais des territoires caractéristiques de la mondialisation, du fait que leur surveillance, leur contrôle à travers des réseaux de bases navales, voire leur appropriation qui constitue une forme de territorialisation, légale (ZEE) ou non, sont au cœur de la stratégie des grands acteurs de la mondialisation que sont les États et suscitent de ce fait des concurrences, des tensions, voire des conflits, mais aussi des dynamiques de coopération.

Rappelons ici la définition du territoire telle qu'elle apparaît dans le glossaire de Géoconfluences (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoires-territorialisation-territorialite>) :

« Le territoire est un espace délimité, approprié par un individu, une communauté, sur lequel peut s'exercer l'autorité d'un État, d'une collectivité. [...] »

La territorialisation consiste en une appropriation qui peut être juridique et économique (la propriété) ou symbolique (le sentiment d'appartenance, de connivence). La notion de territoire implique, en principe, l'existence de limites précises. Mais, dans certaines de ses acceptions, symboliques ou fonctionnelles, le territoire peut avoir des limites plus floues ou peut correspondre à une organisation réticulaire : territoires de la mobilité, de l'appartenance communautaire (les diasporas), territoires virtuels par exemple. »

L'organisation du chapitre est la suivante :

- les quatre études de cas suggérées par les concepteurs du programme permettent soit d'entrer en matière, soit d'illustrer le propos du cours. Le programme accorde ici toute liberté à l'enseignant puisque les études de cas sont désormais recommandées mais pas obligatoires. Notons qu'elles développent le problème de la place des mers et océans dans la mondialisation dans un seul espace ou presque, étudié en réalité à plusieurs échelles, globale (l'océan Indien, pp. 28-31), régionale (mer de Chine méridionale, pp. 36-39, golfe Arabo-Persique, pp. 24-27) et locale (détroit de Malacca, pp. 32-35) : les échelles régionales et locales renvoient en réalité à des dépendances de l'océan Indien, à des espaces maritimes qui sont en étroite connexion avec cet océan car il en constitue le débouché majeur. Ce choix des concepteurs du programme peut se comprendre car il est vrai que l'océan Indien et les mers et détroits qui en commandent l'accès sont traversés par une section tout à fait fondamentale de la route maritime majeure qui relie l'Asie, et singulièrement la Chine, aux pays pétroliers du golfe Arabo-Persique et à l'Europe. Éviter une certaine forme de redondance d'une étude de cas à l'autre s'avère de ce fait impossible, mais le professeur n'a pas, de toute façon, à faire les quatre études de cas. Il pourra de manière pertinente associer l'étude de cas sur l'océan Indien à une ou plusieurs études de cas, en sélectionnant les documents, pour mieux mettre en évidence l'emboîtement des échelles et mieux faire comprendre ce qu'est une route majeure, ainsi que le rôle stratégique de certains espaces maritimes, que ce soit en raison de leur localisation sur la route ou en raison de leurs ressources. Notons toutefois que c'est l'étude de cas sur la mer de Chine méridionale qui associe de la façon la plus étroite la problématique des routes et celles des ressources.
- viennent ensuite trois blocs, correspondant aux trois problématiques du programme : les routes et les ressources (pp. 40-45), les rivalités et tensions liées aux routes (pp. 46-51), les rivalités et tensions liées aux ressources (pp. 52-57). Chaque bloc est organisé de la façon suivante : une double-page Cartes, une double-page Cours, un double-page Exemple. Les exemples ont bien sûr été choisis dans des espaces éloignés de l'océan Indien et de ses bordures, largement abordés dans les études de cas : Méditerranée, canal de Panama (les détroits ont été abordés dans les études de cas) et océan Arctique.

– deux doubles-pages Exercices Bac (pp. 58-61)

– une double-page de sujets de Bac blanc (pp. 62-63)

Notons que les pages « réviser » de ce chapitre 1 sont situées à la fin du thème (pp. 90-93).

pp. 22-23 Photographies d'ouverture

Ces deux photographies renvoient aux trois problématiques centrales du chapitre, les routes (canal de Suez) et les ressources (pétrole, ressources halieutiques), les tensions sur les routes (le canal de Suez est hautement surveillé, on peut utilement rappeler l'ampleur de la crise de Suez en 1956) et les tensions sur les ressources (lutte contre la pêche illégale). Elles relèvent de différentes échelles : Suez est un lieu stratégique à l'échelle locale pour l'Égypte, dont il est un des piliers économiques, et, à l'échelle mondiale, pour les États pétroliers du Golfe, qui y écoulent une partie de leur production, et pour les pays européens, vers lesquels ce même pétrole est exporté.

La photographie du canal de Suez rend compte d'un espace très restreint, étroit, mais par lequel transite un flux continu de pétrole, représenté ici par cette impressionnante chaîne de pétroliers pleins (leur ligne de flottaison est au niveau de l'eau, l'essentiel des navires est sous l'eau, ils sont donc pleins) traversant une région désertique. Voici quelques informations sur le canal de Suez : long de 193 km, large de 280 à 345 m et profond de 22,5 m, il relie la mer Méditerranée et la mer Rouge. Ce canal interocéanique construit sous l'égide du Français Ferdinand de Lesseps entre 1859 et 1869 permet aux navires d'aller d'Europe en Asie sans avoir à contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance (qui ajoute une semaine de navigation) et sans rupture de charge par voie terrestre entre la Méditerranée et la mer Rouge. En 2015, le creusement du « Nouveau canal de Suez » a permis de doubler la capacité de passage pour un coût de 7,5 milliards de dollars. Le canal existant a été élargi et sa profondeur augmentée sur 35 km, et doublé sur 37 km dans sa partie orientale (cf. carte sur : <https://www.20minutes.fr/monde/egypte/1663087-20150806-inauguration-nouveau-canal-suez-projet-titanesque>).

Ces travaux devraient permettre de doubler le trafic c'est-à-dire d'atteindre un trafic d'environ 97 navires (pétroliers et porte-conteneurs) par jour à l'horizon 2023. 9 % du commerce maritime international transite par ce canal, soit bien plus que par celui de Panama (5%). Le commerce Europe-Asie assure les 3/4 de son trafic total.

La photographie de droite rappelle les tensions que suscite l'accès à une des ressources marines, à savoir les ressources halieutiques. L'enjeu est ici la sécurité alimentaire des pays riverains, mise à mal par la pêche illégale. La pêche occupe en effet une place très importante dans l'économie littorale des pays du golfe de Guinée : elle fait vivre de nombreux villages de pêcheurs. Elle joue aussi un rôle important dans la sécurité alimentaire de l'ensemble de la population de ces pays. La pêche illégale, loin d'être uniquement le fait de pêcheurs locaux, est aussi le fait de pêcheurs venus de pays étrangers à la région, ici des Chinois, dont les navires, parfois en piteux état, mais quand même assez grands, sont présents dans toutes les mers du globe, même éloignées. Ils profitent de la faiblesse des gouvernements locaux pour tenter d'opérer illégalement. On pourra remarquer que les personnes conduisant les zodiacs ne sont pas noires,

mais blanches. Il est fort possible que cette intervention ait lieu dans le cadre de l'opération navale française Corymbe qui, depuis 1990, aide au renforcement de la sécurité maritime et à la lutte contre la piraterie et la pêche illégale dans le golfe de Guinée (cf. sujet de Bac blanc Analyser un document : Conflits et tensions dans le golfe de Guinée, p.63).

pp. 24-27 Étude de cas

Le golfe Arabo-Persique au cœur des enjeux contemporains

Le golfe Arabo-Persique apparaît comme incontournable dans le cadre du thème proposé. Cette région du monde est bien connue pour les tensions qui y règnent entre des acteurs locaux et extérieurs à la région en raison de la concentration de ressources énergétiques, en partie offshore, indispensables au fonctionnement de l'économie mondiale et dont l'exportation s'effectue de manière obligatoire, que ce soit vers l'Asie ou vers l'Europe ou l'Amérique du Nord, à travers un détroit, le détroit d'Ormuz, hautement surveillé. Il importe de parler du golfe Arabo-Persique, et non du golfe Persique ou du golfe Arabe, pour assurer une neutralité entre États arabes et Iran (héritier de la Perse comme chacun sait).

Réponses aux questions p. 25

Parcours 1

1. Cette route maritime est majeure dans le paysage énergétique mondial car elle permet l'exportation des hydrocarbures (gaz et pétrole) extraits dans la plus importante région de production du monde, comme en attestent les statistiques du doc. 2 portant sur les réserves prouvées, sur la part de la région dans la production et les exportations mondiales. Cette situation est plus nette pour le pétrole que pour le gaz. La production offshore n'est pas négligeable, mais reste relativement secondaire : ce ne sont donc pas ici les ressources énergétiques marines qui sont au cœur du problème. Cette importance dans les exportations s'explique certes par l'ampleur des réserves, mais aussi par le fait que ces régions, peu peuplées si on excepte l'Iran, consomment moins qu'elles ne produisent, même si leurs besoins énergétiques ont explosé dans un contexte de développement accéléré. Les terminaux d'exportation s'égrènent tout au long des côtes du Golfe et leurs exportations cumulées sont à l'origine de flux très importants qui constituent donc une route maritime majeure, visible dans le doc. 1. Ces exportations sont vitales pour les pays du Golfe, dont elles assurent la richesse et le développement, mais aussi pour leurs destinataires qui sont, comme le montre le doc. 2, les grands pôles de l'économie mondiale (Asie, et notamment Chine et Japon ; Europe ; États-Unis). Si ces flux viennent à s'arrêter, c'est le fonctionnement tout entier de leur économie qui est remis en cause, notamment pour le pétrole. Exportateurs comme importateurs sont dépendants de ces flux maritimes, du bon fonc-

tionnement de cette route. Notons que l'Asie, et dans une moindre mesure l'Europe qui a beaucoup diversifié ses approvisionnements depuis les deux chocs pétroliers, sont plus dépendantes que les États-Unis, qui sont devenus depuis la deuxième moitié des années 2000 de grands producteurs de pétrole et de gaz de schiste. La configuration du Golfe, vaste impasse dont l'ouverture sur l'océan mondial est assurée par le détroit d'Ormuz, facilite sa surveillance, mais la liberté de navigation peut y être facilement compromise par un pays bordier, notamment au niveau du détroit d'Ormuz.

2. Cette route s'appuie sur un chapelet de terminaux d'exportation où les navires prennent livraison de leur cargaison liquide. Pour le pétrole, cette cargaison peut être brute ou raffinée, notamment lorsque le terminal est accolé à une raffinerie de pétrole comme celle de Ras Tanura. Ces raffineries opèrent le raffinage du pétrole, donc sa transformation, ce qui assure au pays producteur une valeur ajoutée supplémentaire par rapport à l'exportation de pétrole brut et lui permet d'exporter vers des pays qui n'ont pas ce type d'équipements. En ce qui concerne le gaz, sa liquéfaction, indispensable pour le transport maritime, est assurée dans des usines qui ne figurent pas sur la carte. La localisation littorale des raffineries, associée aux terminaux, rend compte de leur rôle dans l'exportation de produits pétroliers. Elles sont très nombreuses en Arabie Saoudite et en Iran, alors que l'essentiel de la population de ce dernier pays n'est pas concentré dans cette région. Le fait que Bahreïn, avec seulement 1,5 million d'habitants, ait une raffinerie rend compte aussi du fait que ces infrastructures travaillent pour l'exportation.

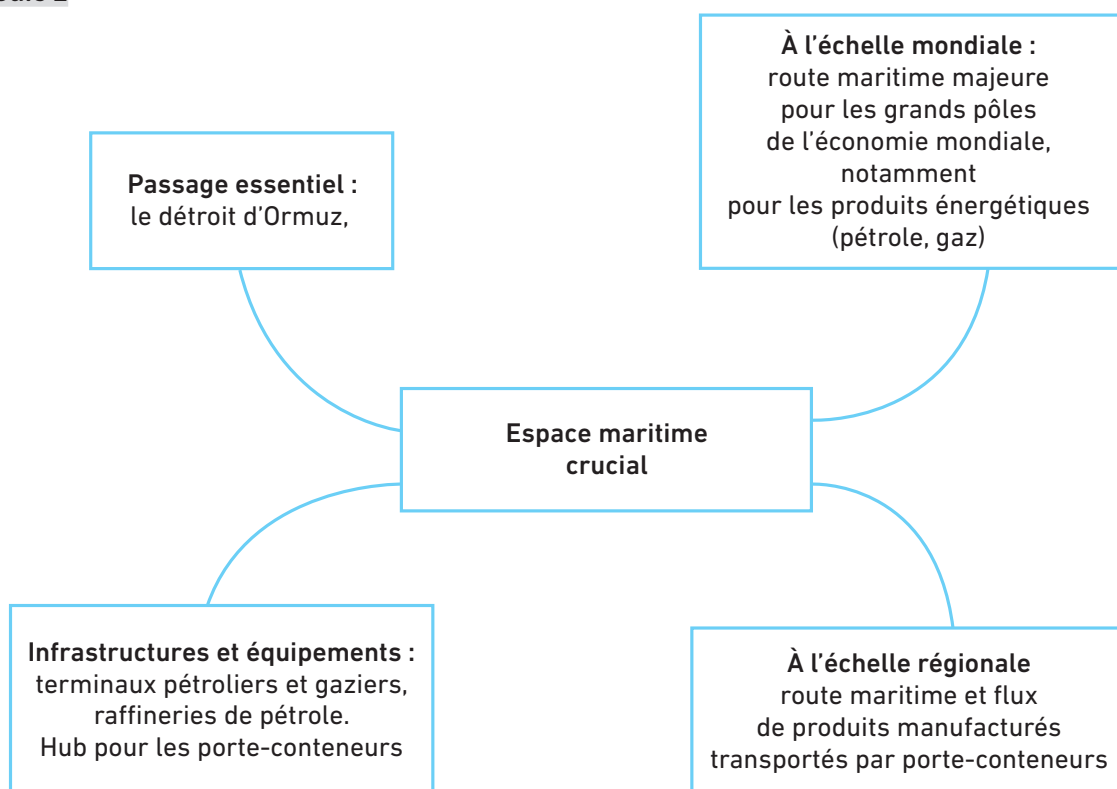
3. Il nous est apparu important de montrer que la route

maritime du Golfe n'est pas seulement une route des hydrocarbures, mais aussi une route importante pour le trafic maritime des produits manufacturés, et donc pour les porte-conteneurs. Cela se comprend du fait du niveau de développement des pays pétroliers et gaziers, dont la consommation de produits manufacturés a explosé en même temps que leur niveau de développement, mais aussi par la politique volontariste menée par Dubaï (Émirats arabes unis) pour diversifier son économie et préparer l'après-pétrole.

4. Cette situation privilégiée résulte de la position de Dubaï, à l'entrée du Golfe (échelle locale) et à proximité de la route maritime menant les porte-conteneurs de l'Asie et notamment de la Chine vers l'Europe, au cœur du Moyen-Orient et non loin de la corne de l'Afrique (échelle régionale), qui ne disposent pas des infrastructures nécessaires à l'accueil des gros porte-conteneurs. Conformément au système du *hub*, les gros porte-conteneurs déchargent une partie de leurs marchandises à Dubaï, dans le port de Djebel Ali, à partir duquel elles sont ensuite rechargées dans des navires plus petits, qui pourront être accueillis dans les ports plus modestes de la région. Cette politique fait partie de la stratégie de Dubaï

5. Tous les flux maritimes, qu'ils soient d'hydrocarbures ou de produits manufacturés, en provenance ou à destination des pays bordiers du Golfe, doivent passer par le détroit d'Ormuz, alors qu'il est particulièrement étroit. Tous les chiffres du doc. 5 rendent compte de cette importance dans le transit maritime, notamment pour le pétrole. Il dépasse Malacca car le pétrole qui passe par Ormuz va non seulement vers l'Asie orientale, mais aussi vers l'Europe.

Parcours 2



Bilan du parcours 1 ou 2

Le golfe Arabo-Persique est un espace maritime majeur en raison des ressources en hydrocarbures des pays bordiers, lesquelles sont exportées par voie maritime dans le reste du monde et notamment vers les grands pôles de l'économie mondiale (Asie orientale, Europe, États-Unis), qui en sont de très importants consommateurs, à tel point que le fonctionnement de leur économie repose sur ces importations. Cette route maritime est contrainte, pour sortir du Golfe, de passer par le détroit d'Ormuz, qui est donc un point de passage stratégique. À cette fonction d'échelle mondiale s'ajoute une fonction d'échelle régionale : Dubaï, à travers son port de Djebel Ali, redistribue aux pays de la région des produits manufacturés apportés par les grands porte-conteneurs qui empruntent la route maritime allant de l'Asie orientale vers l'Europe.

Réponses aux questions p. 26

Parcours 1

1. Les Occidentaux (Européens et Américains) cherchent à sécuriser le détroit, à le surveiller pour y assurer la liberté de navigation en installant des bases navales dans le Golfe et en faisant stationner dans les golfes Arabo-Persique et d'Oman, au débouché du détroit d'Ormuz, une imposante flotte (Ve flotte américaine). Les Américains notamment font également pression sur l'Iran pour que celui-ci ne bloque pas le détroit.

2. Les pays bordiers du Golfe entretiennent entre eux des relations houleuses, pour des raisons religieuses (opposition Arabie-Irak à majorité sunnite/Iran chiite) et politiques. L'Iran et l'Arabie Saoudite sont notamment concurrents pour assurer la domination politique et religieuse à l'échelle régionale, qui les oppose depuis très longtemps et se calque sur l'inimitié multiséculaire entre Arabes et Perses. L'Irak a longtemps été aussi dans cette logique de concurrence, comme le montrent la guerre

Irak-Iran et l'invasion du Koweït, avant d'être affaibli et marginalisé par sa défaite lors des deux guerres du Golfe. Cette concurrence féroce entre l'Arabie Saoudite et l'Iran rejaillit sur les relations de ces deux pays avec les autres pays de la région : les Émirats arabes unis, partenaires traditionnels de l'Arabie, s'éloignent actuellement d'elle par crainte de l'Iran. Qatar et Arabie Saoudite ont des relations exécrables surtout depuis les années 1990 et plus particulièrement 2017 (« crise du Golfe »), le premier ayant plutôt soutenu les printemps arabes de 2011, au grand dam de l'Arabie Saoudite qui craignait de voir son pouvoir contesté. Ces relations conflictuelles entre pays du Golfe se retrouvent dans leurs positions divergentes sur les crises du Moyen-Orient (Libye, Syrie, Yémen) et dans leurs relations avec les Occidentaux, très conflictuelles pour l'Iran, plutôt étroites mais non dépourvues d'ambiguïté pour l'Arabie Saoudite. Le poids de cette dernière dans le marché mondial du pétrole, le comportement de l'Irak (invasion du Koweït) et de l'Iran (révolution islamique de 1979, question nucléaire) déterminent les alliances ou au contraire les désaccords profonds avec les Occidentaux, menés par les Américains.

Le conflit entre Iran et ÉAU à propos des îles Tomba pour origine la localisation stratégique de ces îles sur la route qui mène au détroit d'Ormuz et la présence de gisements de pétrole offshore.

3. L'Iran cherche à déstabiliser le marché du pétrole, dont il est exclu du fait des sanctions américaines, en organisant l'insécurité dans le détroit d'Ormuz. L'augmentation des primes de risque entraînant la hausse des prix du baril, cela permet d'augmenter ses entrées de devises pour le peu de pétrole qu'il réussit encore à vendre sur les marchés internationaux, et donc de limiter un peu les dégâts de ces sanctions américaines sur son économie. Il n'a pas les moyens de verrouiller le détroit d'Ormuz car il a en face de lui des flottes navales puissantes : l'asymétrie est trop importante.

Parcours 2

	Échelle	
	Internationale	Régionale
Acteurs	Occidentaux : États-Unis, France, Royaume-Uni	Pays bordiers du Golfe : Arabie Saoudite, Irak, Iran, ÉAU, Qatar, Koweït, Bahreïn
Moyens	Bases navales, flottes militaires, pressions diplomatiques	Bases navales
Objectifs	Sécuriser le Golfe et le détroit pour assurer leur approvisionnement et la liberté de navigation ; stabiliser la région (contrôle de la prolifération nucléaire, surveillance des groupes terroristes)	Assurer un leadership régional

Bilan du parcours 1 ou 2

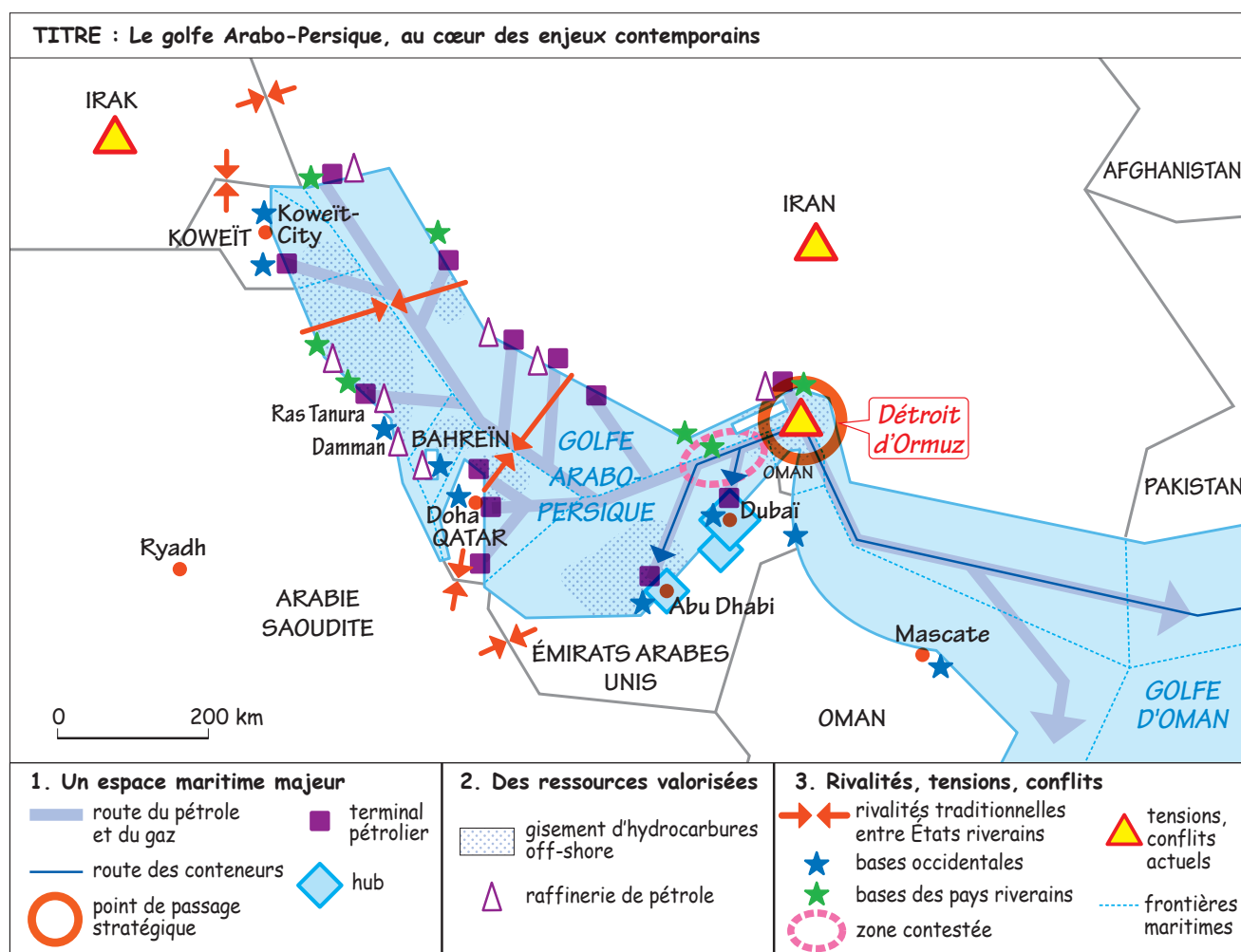
Le golfe Arabo-Persique est un espace de tensions et de rivalités car les acteurs régionaux et internationaux y ont parfois des intérêts divergents. Les Occidentaux cherchent à sécuriser leur approvisionnement énergétique, vital pour leur économie, à assurer la liberté de navigation, mais aussi à rester présents dans cette région du monde très instable, dont nombre des États financent des groupes terroristes. Ils ont noué des alliances avec certains des pays bordiers, surtout l'Arabie Saoudite,

allié historique des États-Unis, seul allié majeur depuis la révolution théocratique de l'Iran (1979). Mais, sous la houlette des États-Unis, les Occidentaux s'opposent à l'Iran, puissance régionale théocratique soupçonnée de développer un programme nucléaire et de soutenir les groupes terroristes.

Les pays bordiers, au premier chef l'Arabie Saoudite et l'Iran, développent entre eux de multiples rivalités, pour assurer leur leadership à l'échelle de la région.

Faire le bilan de l'étude de cas p. 27

Compléter le croquis



Passer du croquis au texte

I. Un espace maritime majeur

Le golfe Arabo-Persique est un espace maritime majeur car il est emprunté par une route maritime majeure dans le paysage énergétique mondial : cette route permet l'exportation des hydrocarbures (gaz et pétrole) extraits dans la plus importante région de production du monde. Cette région contient 48% des réserves prouvées de pétrole, 38% de celles de gaz. Elle représente 33,5% de la production mondiale de pétrole et environ un tiers des exportations mondiales de pétrole et de gaz. Cette

importance dans les exportations s'explique certes par l'ampleur des réserves, mais aussi par le fait que ces régions, peu peuplées si on excepte l'Iran, consomment moins qu'elles ne produisent, même si leurs besoins énergétiques ont explosé dans un contexte de développement accéléré.

Ces exportations sont vitales pour les pays du Golfe, dont elles assurent la richesse et le développement, mais aussi pour leurs destinataires qui sont les grands pôles de l'économie mondiale (Asie, et notamment Chine et Japon ; Europe ; États-Unis). Si ces flux viennent à s'arrêter, c'est le fonctionnement tout entier de leur écono-

mie qui est remis en cause, notamment pour le pétrole. Exportateurs comme importateurs sont dépendants de ces flux maritimes, du bon fonctionnement de cette route. Notons que l'Asie, et dans une moindre mesure l'Europe qui a beaucoup diversifié ses approvisionnements depuis les deux chocs pétroliers, sont plus dépendantes que les États-Unis (leur pétrole importé provient respectivement à hauteur de 62%, 24% et 19% du Golfe) : ces deniers sont devenus depuis la deuxième moitié des années 2000, de grands producteurs de pétrole et de gaz de schiste.

Le golfe Arabo-Persique est aussi emprunté par une route importante pour le trafic maritime des produits manufacturés, et donc pour les porte-conteneurs. Cela se comprend du fait du niveau de développement des pays pétroliers et gaziers, dont la consommation de produits manufacturés a explosé en même temps que leur niveau de développement, mais aussi par la politique volontariste menée par Dubaï (Émirats arabes unis) pour diversifier son économie et préparer l'après-pétrole. Cette politique repose sur la valorisation de la situation du Golfe, à l'entrée du golfe (échelle locale) et à proximité de la route maritime menant les porte-conteneurs de l'Asie et notamment de la Chine vers l'Europe, au cœur du Moyen-Orient et non loin de la corne de l'Afrique (échelle régionale), qui ne disposent pas des infrastructures nécessaires à l'accueil des gros porte-conteneurs. Conformément au système du *hub*, les gros porte-conteneurs déchargent une partie de leurs marchandises à Dubaï, dans le port de Djebel Ali, à partir duquel elles sont ensuite rechargées dans des navires plus petits, qui pourront être accueillis dans les ports plus modestes de la région.

La configuration du Golfe, vaste impasse dont l'ouverture sur l'océan mondial, est assurée par le détroit d'Ormuz, ce qui facilite sa surveillance, mais la liberté de navigation peut y être facilement compromise par un pays bordier, notamment au niveau du détroit d'Ormuz.

Tous les flux maritimes, qu'ils soient d'hydrocarbures ou de produits manufacturés, en provenance ou à destination des pays bordiers du Golfe, doivent passer par le détroit d'Ormuz, alors qu'il est particulièrement étroit. Il occupe le premier rang mondial pour le transit de pétrole : 1/3 du pétrole transporté par voie maritime y transite, soit 20% de la consommation mondiale. Il dépasse Malacca car le pétrole qui passe par Ormuz va non seulement vers l'Asie orientale, mais aussi vers l'Europe.

II. Des ressources valorisées

La production offshore n'est pas négligeable, mais reste relativement secondaire, ce ne sont donc pas ici les ressources énergétiques marines qui sont au cœur du problème. Mais les ressources énergétiques, qu'elles soient offshore ou non, sont valorisées grâce à un important ensemble de terminaux et de raffineries. Les terminaux d'exportation s'égrènent tout au long des côtes du Golfe, où les navires prennent livraison de leur cargai-

son liquide. Pour le pétrole, cette cargaison peut être brute ou raffinée, notamment lorsque le terminal est accolé à une raffinerie de pétrole comme celle de Ras Tanura. Ces raffineries opèrent le raffinage du pétrole, donc sa transformation, ce qui assure au pays producteur une valeur ajoutée supplémentaire par rapport à l'exportation de pétrole brut et lui permet d'exporter vers des pays qui n'ont pas ce type d'équipements. En ce qui concerne le gaz, sa liquéfaction, indispensable pour le transport maritime, est assurée dans des usines qui ne figurent pas sur la carte. La localisation littorale des raffineries, associée aux terminaux, rend compte de leur rôle dans l'exportation de produits pétroliers. Elles sont très nombreuses en Arabie Saoudite et en Iran, alors que l'essentiel de la population de ce dernier pays n'est pas concentré dans cette région. Le fait que Bahreïn, avec seulement 1,5 million d'habitants, ait une raffinerie rend compte aussi du fait que ces infrastructures travaillent pour l'exportation.

III. Rivalités et tensions

Les rivalités et tensions dans le Golfe opposent les pays bordiers entre eux et ces mêmes pays aux puissances occidentales qui souhaitent que la libre circulation soit assurée dans le Golfe et le détroit en raison de leur importance vitale pour leur économie.

Les pays bordiers du Golfe entretiennent entre eux des relations houleuses, pour des raisons religieuses (opposition Arabie-Irak à majorité sunnite/Iran chiite) et politiques. L'Iran et l'Arabie Saoudite sont notamment concurrents pour assurer la domination politique et religieuse à l'échelle régionale, qui les oppose depuis très longtemps et se calque sur l'inimitié multiséculaire entre Arabes et Perses. L'Irak a longtemps été aussi dans cette logique de concurrence, comme le montrent la guerre Irak-Iran et l'invasion du Koweït, avant d'être affaibli et marginalisé par sa défaite lors des deux guerres du Golfe. Cette concurrence féroce entre l'Arabie Saoudite et l'Iran rejailit sur les relations de ces deux pays avec les autres pays de la région : les Émirats arabes unis, partenaires traditionnels de l'Arabie, s'éloignent actuellement d'elles par crainte de l'Iran. Qatar et Arabie Saoudite ont des relations exécrables surtout depuis les années 1990 et plus particulièrement 2017 (« crise du Golfe »), le premier ayant plutôt soutenu les printemps arabes de 2011, au grand dam de l'Arabie Saoudite qui craignait de voir son pouvoir contesté. Le conflit entre Iran et ÉAU à propos des îles Tomba pour origine la localisation stratégique de ces îles sur la route qui mène au détroit d'Ormuz, et la présence de gisements de pétrole offshore.

Ces relations conflictuelles entre pays du Golfe se retrouvent dans leurs positions divergentes sur les crises du Moyen-Orient (Libye, Syrie, Yémen) et dans leurs relations avec les Occidentaux, très conflictuelles pour l'Iran, plutôt étroites mais non dépourvues d'ambiguïté pour l'Arabie Saoudite. Le poids de l'Arabie Saoudite dans le marché mondial du pétrole, le comportement de l'Irak (invasion du Koweït) et de l'Iran (révolution islamique de 1979, question nucléaire) déterminent les alliances ou

au contraire les désaccords profonds avec les Occidentaux, menés par les Américains.

Les Occidentaux (Européens et Américains) cherchent à sécuriser le détroit, à le surveiller pour y assurer la liberté de navigation en installant des bases navales dans le Golfe et en faisant stationner dans les golfes Arabo-Persique et d'Oman, au débouché du détroit d'Ormuz, une imposante flotte (V^e flotte américaine). Les Américains notamment font également pression sur l'Iran pour que celui-ci ne bloque pas le détroit.

pp. 28-29 Étude de cas

L'océan Indien, entre rivalités et coopérations internationales

L'océan Indien, longtemps marginal, est aujourd'hui un espace maritime de première importance car il est traversé par une route maritime majeure, segment de l'« épine dorsale de la mondialisation », à savoir la route circumterrestre qui relie les trois grands pôles de l'économie mondiale que sont l'Asie orientale (Chine, Japon notamment), l'Europe et l'Amérique du Nord. Le segment qui y transite relie l'Asie orientale, au premier rang de laquelle figure la Chine, à l'Europe et au golfe Arabo-Persique. Les flux de produits manufacturés et d'hydrocarbures y sont donc particulièrement massifs, ce qui suscite un intérêt accru des grandes puissances : elles souhaitent sécuriser des flux vitaux pour leur économie, en développant parfois des stratégies qui suscitent la méfiance des autres grandes puissances, bordières ou non. Rivalités et tensions, mais aussi coopérations gouvernent les relations développées par les acteurs intervenant dans cet espace, États-Unis, États européens, Chine et Inde..

Réponses aux questions p. 29

Parcours 1

1. Les acteurs présents dans l'océan Indien sont les grands pays occidentaux (États-Unis, France, Royaume-Uni), qui y sont présents depuis longtemps, la Chine, nouvelle venue en raison de son émergence économique et de sa volonté de devenir un acteur de premier plan sur la scène politique internationale, et l'Inde. Ces acteurs sont présents à travers des bases navales et des flottes militaires, ainsi qu'à travers des « points d'appui ». L'Inde est le seul pays de ce groupe d'acteurs qui est bordier de l'océan Indien, qu'elle considère un peu comme sa chasse gardée, comme en témoigne le grand nombre de bases navales qu'elle a déployé sur ses côtes et ses îles. Tous les autres acteurs sont extérieurs à cet espace.

2. La stratégie chinoise, désignée par les Américains par l'expression du « collier de perles », consiste en effet à développer des coopérations avec les pays bordiers de l'océan Indien, en les aidant à construire des ports com-

merciaux, en installant une base à Djibouti, pour mener à bien et sécuriser le projet de « route maritime de la soie ». L'expression « collier de perles » repose sur le fait que ces ports s'égrènent aux abords de l'océan : Myanmar et Bangladesh au nord-est, Pakistan avec le port de Gwadar non loin du détroit d'Ormuz, base de Djibouti. La Chine entre en rivalité avec l'Inde, qui considère l'océan Indien comme sa chasse gardée, pour la domination des petits États bordiers. Elle entre aussi en rivalité avec les pays occidentaux, qui sont présents depuis très longtemps dans cet espace maritime, et se considèrent comme les seuls garants de la liberté de navigation.

3. L'Inde voit d'un mauvais œil l'arrivée de la Chine dans la région. La Chine et l'Inde entretiennent de mauvaises relations depuis longtemps, autour de questions frontalières en Himalaya, mais aussi parce qu'elles se disputent le leadership régional en Asie orientale. Les Indiens cherchent à contrer la stratégie chinoise du « collier de perles ». Pour l'Inde, il s'agit de sécuriser les routes maritimes vitales pour ses approvisionnements en pétrole, mais aussi d'affirmer sa puissance face à la Chine, sa grande rivale dans la région.

4. L'Inde construit son propre réseau de coopérations avec les pays bordiers (Oman) et avec les acteurs occidentaux présents dans la région, qui l'autorisent désormais à accéder à leurs bases navales (Diego Garcia pour les Américains, La Réunion et Djibouti pour les Français) et lui permettent de mieux surveiller la région, qu'elle a déjà quadrillée de points d'appui, y compris à proximité du détroit d'Ormuz. Cette coopération prend aussi la forme d'exercices navals conjoints comme en témoigne le doc. 4., y compris avec le Japon pour lequel la route maritime de l'océan Indien est vitale, pour ses exportations de produits manufacturés vers l'Europe et pour ses importations d'hydrocarbures en provenance du golfe Arabo-Persique.

5. La caricature montre un pêcheur artisanal malgache, dans sa petite pirogue, qui ne parvient pas à pêcher un seul poisson, et un gros chalutier chinois moderne qui dispose des moyens nécessaires pour s'assurer des prises importantes, dont ne profitera donc pas le pêcheur malgache. Cette caricature fait allusion à la surpêche provoquée par les navires de pêche chinois dans la région, au détriment des pêcheurs locaux, dont la sécurité alimentaire est compromise. La légende fait allusion à un accord de pêche de dix ans, signé entre le gouvernement malgache et la Chine, lequel est présenté comme défavorable donc aux petits pêcheurs malgaches. Cet accord témoigne d'une coopération sur les ressources halieutiques entre un État de l'océan Indien et la Chine, mais aussi d'une rivalité sur les ressources halieutiques entre populations littorales de pêcheurs et pêche industrielle chinoise. Coopérations et rivalités ne se concentrent pas uniquement sur le contrôle des routes maritimes dans l'océan Indien : elles s'observent aussi sur les ressources.

Parcours 2

Acteurs	Extra-régionaux	Régionaux
	– Occidentaux : États-Unis, France, Royaume-Uni, Japon – Chine	– pays bordiers de l’océan Indien : Inde, Madagascar – pays asiatique non bordier : Chine
Les rivalités et leurs formes	– pour le contrôle de la route maritime (Occidentaux, Inde/Chine) – pour le leadership régional (Inde/Chine) – pour l’accès aux ressources (Madagascar/Chine) Formes : Bases navales, flottes militaires, points d’appui	
Les coopérations et leurs formes	– accords sur des points d’appui et des accès aux infrastructures militaires (Inde-Occidentaux) – stratégie chinoise du « collier de perles » : accords de construction de ports commerciaux, d’installation de base navale (Chine-Djibouti) le long de la « route maritime de la soie » – exercices navals (Inde-Occidentaux) – accords de pêche (Chine-Madagascar)	

Bilan du parcours 1 ou 2

L’océan Indien est un espace maritime dans lequel se développent à la fois des rivalités et des coopérations.

Les rivalités se jouent entre des acteurs régionaux, asiatiques, bordiers (Inde) ou non bordiers (Chine) de l’océan Indien et extra-régionaux (Occidentaux). Ces rivalités prennent notamment la forme d’une multiplication des bases navales le long des littoraux continentaux et insulaires de l’océan Indien. Leurs enjeux relèvent de différentes échelles.

Entre les Occidentaux, les Chinois et les Indiens, l’enjeu essentiel est la sécurisation de la route maritime majeure qui traverse l’océan d’Est en Ouest et porte les flux massifs de produits manufacturés en provenance d’Asie orientale et destinés à l’Europe, ainsi que les flux pétroliers en provenance du golfe Arabo-Persique et à destination de l’Europe, de l’Inde et de l’Asie orientale (Chine-Japon). Ces flux sont vitaux pour tous les acteurs en présence. Depuis longtemps dans la région, les Occidentaux, mais aussi les Indiens, voient d’un mauvais œil la stratégie chinoise du « collier de perles » destinée à sécuriser la « route maritime de la soie ».

Entre la Chine et l’Inde, la rivalité prend aussi une dimension intra-régionale. Ces deux puissances émergentes sont en rivalité pour assurer le leadership régional. L’Inde apprécie peu que la Chine avance ses pions dans un océan qu’elle considère comme sa chasse gardée.

Plus localement, une rivalité pour l’accès aux ressources halieutiques oppose pêcheurs chinois et malgaches, ces derniers subissant les effets de la surpêche à laquelle se livrent les navires chinois.

À ces rivalités correspondent autant de coopérations.

Occidentaux et Indiens s’associent contre la Chine pour garder le contrôle et sécuriser la voie maritime. L’Inde y trouve un moyen pour conforter son leadership régional. À l’inverse, la Chine tisse un réseau de coopération grâce à sa stratégie du « collier de perles » : elle lui permet de devenir un acteur important dans la région, de conforter

sa place de leader asiatique face à l’Inde, et de sécuriser la route maritime de la soie en s’assurant la coopération de certains pays bordiers en finançant leur développement portuaire. L’accord de pêche avec Madagascar lui permet de donner un tour légal à l’exploitation des ressources halieutiques dans les eaux malgaches.

Réponses aux questions p. 30

Parcours 1

1. Les rivalités dans l’océan Indien ont pour origines :

– la présence d’une route maritime majeure reliant l’Asie et l’Europe, qui assure une part très importante du trafic maritime mondial comme en témoignent les données statistiques du doc. 1, point 2. Les acteurs en présence souhaitent la contrôler pour y assurer la liberté de navigation, mais sont rivaux pour atteindre cet objectif, les acteurs anciens (Occidentaux, Inde) se méfiant des récentes initiatives chinoises (« collier de perles », route maritime de la soie), perçues comme agressives et comme un moyen de prendre le contrôle de cette route. Aux différentes extrémités de cette route se trouvent des détroits (Malacca à l’Est, Ormuz et Bab-el-Mandeb au Nord-Ouest) qui sont des points de passage majeurs du trafic maritime mondial et nécessitent une surveillance étroite.

– les rivalités entre acteurs asiatiques pour assurer le leadership dans cette région du monde : Inde/Chine

– les rivalités pour les ressources, notamment entre pêcheurs malgaches et chinois dans un contexte de raréfaction de la ressource, mais aussi entre pays du golfe Arabo-Persique et en mer de Chine méridionale, donc dans des régions attenantes à l’océan Indien.

Les coopérations se développent dans le cadre de ces rivalités : par exemple, Indiens et Occidentaux s’allient pour contrer les avancées chinoises.

2. Cet océan est important en raison de la route majeure qui le traverse et en raison des ressources halieutiques et énergétiques dont il est riche. Par ailleurs, comme en

témoigne le doc. 2, cet océan est bordé de régions particulièrement instables (« croissant de crises » du Pakistan au Moyen-Orient, corne de l'Afrique). La piraterie y sévit, ce qui accroît l'instabilité, l'insécurité et donc la nécessité de le contrôler, que ce soit pour les Chinois ou les Occidentaux, car cette route est essentielle pour leur économie.

3. La « route maritime de la soie » est un réseau d'infrastructures de transport maritime développé par la Chine pour sécuriser ses flux énergétiques entrants et ses flux de marchandises sortants, qui sont absolument vitaux pour son économie, usine du monde fortement exportatrice mais qui ne peut fonctionner sans importations massives d'énergie. La carte page 46 montre que cette route part des grands ports chinois vers le sud, traverse la mer de Chine méridionale et l'océan Indien avant de se diriger vers le nord par le détroit du Babel-Mandeb, la Mer Rouge et la Méditerranée avant d'atteindre l'Europe. L'océan Indien en est donc un segment majeur, qu'il faut absolument sécuriser, d'autant que tous les flux pétroliers en provenance du golfe Ara-

bo-Persique y transitent. Les conséquences de ceci sont les tensions et rivalités avec les acteurs traditionnels de l'océan Indien, habitués à surveiller et contrôler cet océan, à savoir les Occidentaux et les Indiens

Parcours 2

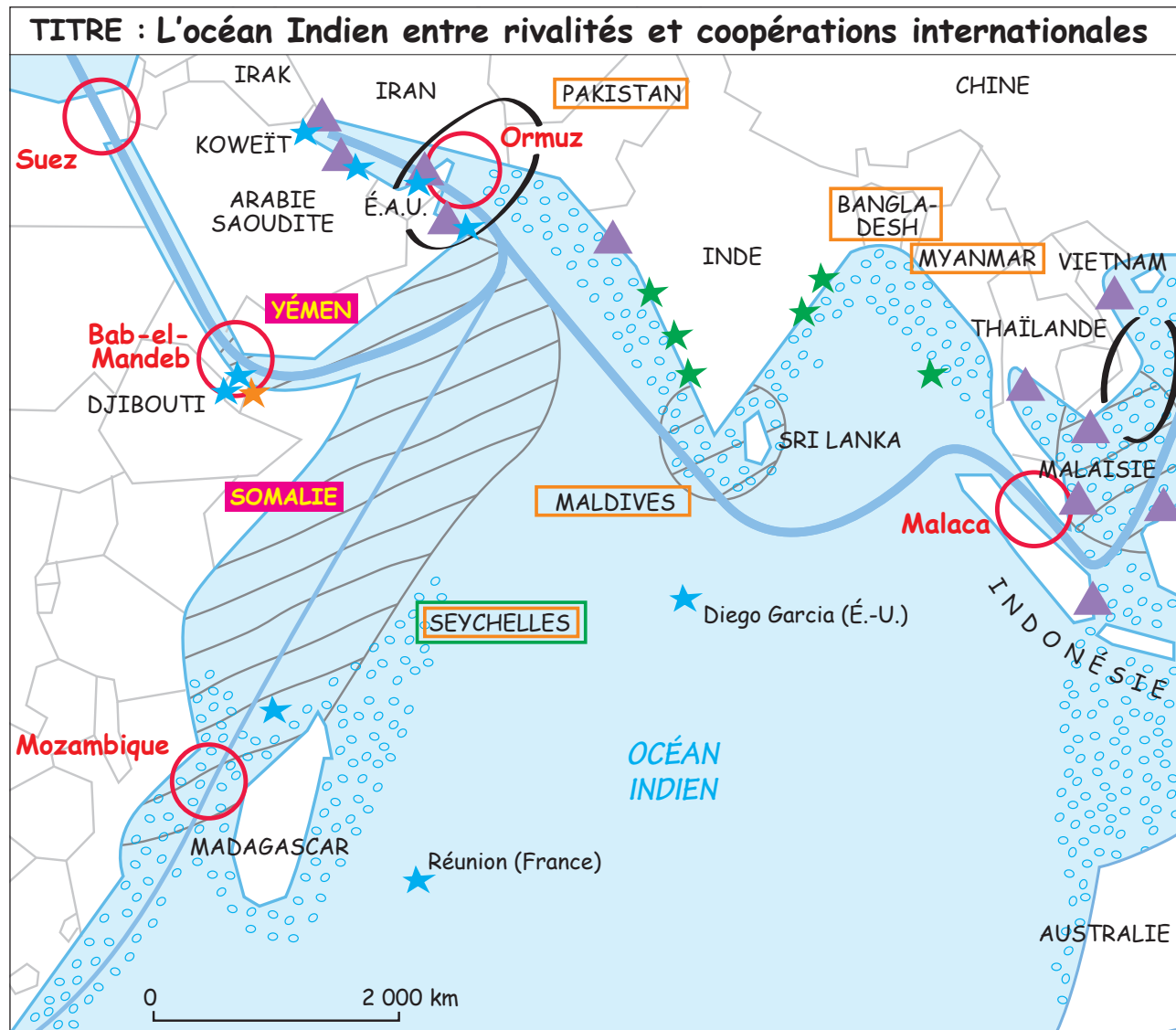
L'océan Indien est un « océan clé » car il est riche en ressources et traversé par une route maritime majeure, vitale pour les grands pôles de l'économie mondiale. Cette dimension est accrue par les menaces qui pèsent sur la libre circulation, du fait de la piraterie, mais aussi du fait de la multiplicité des tensions internationales dans les régions voisines et de la présence de zones instables.

Bilan du parcours 1 ou 2

Les atouts de l'océan Indien sont la route majeure qui le traverse et les importantes ressources qu'il recèle (ressources halieutiques et énergétiques). Les menaces pesant sur la libre circulation, liées à la piraterie et aux tensions internationales sont sa principale fragilité.

Faire le bilan de l'étude de cas p. 31

Compléter le croquis



1. Un espace maritime très militarisé

La rivalité Inde-Chine

- ★ base militaire indienne
- ★ base militaire chinoise
- ★ bases navales occidentales

Des coopérations internationales

- accord avec la Chine
- accord avec l'Inde

2. Un espace stratégique et riche

- routes du pétrole et des conteneurs
- passage stratégique
- gisement d'hydrocarbure
- grande zone de pêche

3. Un espace menacé

- piraterie
- forte tension internationale
- YÉMEN pays en guerre ou très instable

Présenter le bilan à l'écrit ou à l'oral

1. Un espace maritime riche en rivalités et très militarisé

L'océan Indien est un espace maritime dans lequel se développent à la fois des rivalités et des coopérations, ce qui entraîne sa militarisation. Notons que pour l'essentiel, les problèmes qui s'y posent ont pour théâtre la haute mer, ce qui contribue à expliquer pourquoi nombre des acteurs qui s'y déploient sont extérieurs à cet espace maritime.

Les rivalités se jouent entre des acteurs régionaux, asiatiques, bordiers (Inde) ou non bordiers (Chine) de l'océan et extra-régionaux (Occidentaux). Ces rivalités entre puissances prennent notamment la forme d'une multiplication des bases navales le long des littoraux continentaux et insulaires de l'océan Indien (doc. 1, page 28), à partir desquelles les différents acteurs peuvent assurer la surveillance et la sécurisation de l'océan Indien. Leurs enjeux relèvent de différentes échelles.

À ces rivalités correspondent autant d'accords de coopérations.

Occidentaux et Indiens s'associent contre la Chine pour assurer la liberté de navigation et sécuriser la route maritime (doc. 3 et 4 p. 29). L'Inde y trouve un moyen pour conforter son leadership régional. À l'inverse, la Chine tisse un réseau de coopération grâce à sa stratégie du collier de perles (doc. 1 et 2 p. 28) : elle lui permet de devenir un acteur important dans la région, de conforter sa place de leader asiatique face à l'Inde, et de sécuriser la route maritime de la soie en s'assurant la coopération de certains pays bordiers dont elle finance le développement portuaire. L'accord de pêche avec Madagascar lui permet de donner un tour légal à l'exploitation des ressources halieutiques dans les eaux malgaches (doc. 5 p. 29).

2. Un espace de transit majeur et riche

Entre les Occidentaux, les Chinois et les Indiens, l'enjeu majeur est la sécurisation de la route maritime majeure qui traverse l'océan d'Est en Ouest et porte les flux massifs de produits manufacturés en provenance d'Asie orientale et destinés à l'Europe, ainsi que les flux pétroliers en provenance du golfe Arabo-Persique et à destination de l'Europe, de l'Inde et de l'Asie orientale (Chine-Japon). Ces flux sont vitaux pour tous les acteurs en présence. Depuis longtemps dans la région, les Occidentaux, mais aussi les Indiens, voient d'un mauvais œil la stratégie chinoise du « collier de perles » destinée à sécuriser la « route maritime de la soie » (doc. 1, 2 et 3 pp. 28-29). Ils doivent par ailleurs emprunter des détroits, points de passage stratégiques particulièrement surveillés.

L'accès aux ressources, notamment halieutiques et énergétiques de l'océan Indien et de ses mers bordières (golfe Arabo-Persique, mer de Chine méridionale), est aussi un enjeu des rivalités et tensions qui y règnent (doc. 1, p. 30). Localement, une rivalité pour l'accès aux ressources halieutiques oppose pêcheurs chinois et malgaches, ces derniers subissant les effets de la surpêche à laquelle se livrent les navires chinois (doc. 5, p. 29).

3. Un espace instable

Enfin, comme en témoignent les doc. 1 et 2 p. 30, cet océan est bordé de régions particulièrement instables (« croissant de crises » du Pakistan au Moyen-Orient, corne de l'Afrique), et la piraterie y sévit, ce qui accroît l'instabilité, l'insécurité et donc la nécessité de le contrôler, pour les Chinois comme pour les Occidentaux, car cette route est essentielle pour leur économie.

pp. 32-33 Étude de cas

Le détroit de Malacca, premier passage du trafic international

Commandant l'accès à l'océan Indien à partir de la mer de Chine méridionale, le détroit de Malacca, bordé au nord par la Malaisie et Singapour, au sud par l'Indonésie, est situé sur la même route maritime majeure qui traverse l'océan Indien, donc sur le segment strictement asiatique, de la grande route maritime Est-Ouest qui fait le tour du monde et relie les trois grands pôles de l'économie mondiale.

Réponses aux questions p. 33

Parcours 1

1. Le détroit de Malacca est situé sur la route maritime reliant l'Asie orientale à l'Europe.

2. Les marchandises transitant par Malacca sont de trois grands types :

– les produits manufacturés, qui sont transportés dans des conteneurs : avec 50 millions de conteneurs /an, ces flux sont massifs ;

– les vrac liquides, essentiellement du pétrole et du gaz, donc des matières premières énergétiques. Les quantités de pétrole sont particulièrement importantes avec 15 millions de barils par jour ;

– les vrac solides, essentiellement constitués de produits agricoles comme le soja, nécessaire à l'alimentation du bétail, et les matières premières minérales comme le fer par exemple.

231 navires passent chaque jour dans ce détroit, soit 1/6^e du trafic maritime mondial.

3. Les passages de navires ont augmenté très rapidement : +40% en tonnage total pour les navires de plus de 300TJB par exemple. Mais c'est le trafic des superpétroliers qui a connu une croissance particulièrement rapide, bien plus rapide que celles des autres navires puisque leur nombre a presque doublé entre 2005 et 2017. Cette croissance du trafic pétrolier s'explique par l'émergence de la Chine, qui a entraîné une augmentation très forte de sa consommation de pétrole pour répondre aux besoins de son industrie. 90% du pétrole importé en Chine passe par le détroit de Malacca, soit 15% des importations mondiales de pétrole

4. Les produits manufacturés proviennent d'Asie orientale (Chine, Japon, mais aussi Vietnam, Cambodge, etc.)

et se dirigent vers l'ouest pour aller en Europe ou au Moyen-Orient. Le pétrole (et le gaz) provient du Moyen-Orient pour l'essentiel (golfe Arabo-Persique) et se dirige vers l'est, notamment vers la Chine et le Japon, grands importateurs d'hydrocarbures.

5. Le détroit de Malacca est dangereux car il est assez étroit, voire très étroit (38 km de large dans sa partie la plus étroite vers Singapour) et extrêmement fréquenté par les navires assurant un trafic international Est-Ouest, mais aussi par des navires assurant un trafic plus local, déterminant des flux transversaux, ce qui accroît singulièrement les risques de collision. Il est d'ailleurs ponctué de nombreuses épaves.

Parcours 2

Type de produit	Origine-destination	Évolution	Risques
<ul style="list-style-type: none"> – produits manufacturés – matières premières énergétiques, agricoles et minières 	<ul style="list-style-type: none"> – Asie orientale vers Europe et Moyen-Orient – Moyen-Orient vers Asie orientale 	Augmentation très rapide, notamment pour les matières premières énergétiques	<ul style="list-style-type: none"> – échelle locale : naufrages, collisions, marées noires – échelle mondiale : crise économique mondiale en cas de fermeture du détroit, en raison des ruptures d'approvisionnement

Bilan du parcours 1 ou 2

Commandant l'accès à l'océan Indien à partir de la mer de Chine méridionale, le détroit de Malacca, bordé au nord par la Malaisie et Singapour, au sud par l'Indonésie, est situé sur la même route maritime majeure qui traverse l'océan Indien, donc sur le segment strictement asiatique, de la grande route maritime Est-Ouest qui fait le tour du monde et relie les trois grands pôles de l'économie mondiale. Les économies de l'Europe, du Moyen-Orient et des pays d'Asie orientale sont dépendantes du détroit de Malacca, car un bon nombre de produits nécessaires à leur fonctionnement y transitent : produits manufacturés, notamment textiles, pharmaceutiques et informatiques vers l'Europe et le Moyen-Orient ; matières premières énergétiques, agricoles et minières vers l'Asie orientale. Sa fermeture pourrait tout simplement empêcher ces économies de fonctionner.

Réponses aux questions p. 34

Parcours 1

1. Le détroit de Malacca est stratégique :
 – à l'échelle régionale car il est un lieu privilégié de la rivalité sino-américaine pour la suprématie dans la région. Les Américains y sont présents depuis la Guerre froide et entendent y préserver leurs positions, tout en continuant à occuper un rôle majeur pour y assurer la liberté de navigation. La Chine est un acteur nouveau (dans l'histoire récente, en réalité, sa présence y est ancienne) dans la région : elle s'y affirme parallèlement à sa montée en puissance économique. Sa motivation est à la fois politique et économique : elle compte s'affirmer comme un acteur politique majeur, et souhaite sécuriser elle-même cette route conformément à ses intérêts car

Un dispositif de séparation du trafic, similaire à celui qui a été mis en place dans le détroit du Pas-de-Calais ou au large d'Ouessant, organise la circulation en dédiant des voies aux navires en fonction de leur direction.

6. Les économies de l'Europe, du Moyen-Orient et des pays d'Asie orientale sont dépendantes du détroit de Malacca car un bon nombre de produits nécessaires à leur fonctionnement y transitent : produits manufacturés, notamment textiles, pharmaceutiques et informatiques vers l'Europe et le Moyen-Orient ; matières premières énergétiques, agricoles et minières vers l'Asie orientale. Sa fermeture pourrait tout simplement empêcher ces économies de fonctionner.

son économie en est fortement dépendante, à l'importation comme à l'exportation.

– à l'échelle locale : le contexte stratégique est marqué par une coopération internationale entre les acteurs locaux, à savoir les pays riverains du détroit, et les acteurs extérieurs à la région, à savoir les grands pays occidentaux et asiatiques pour lesquels la sécurité de la navigation dans le détroit, dans ses dimensions proprement matérielles et concrètes (lutte contre la piraterie, gestion des risques d'accidents) est fondamentale.

2. Les États riverains souhaitaient être seuls en charge de la sécurité de la navigation dans le détroit pour affirmer leur souveraineté. Ils n'y sont pas parvenus en raison de l'importance du détroit à l'échelle mondiale car assurer la sécurité de la navigation intéresse au premier chef les pays étrangers à la région mais dont l'économie dépend du bon fonctionnement de la navigation. Le détroit a donc un statut juridique de passage international et le passage doit y être totalement libre, en dehors du contrôle des pays riverains.

3. La lutte contre la piraterie prend la forme de patrouilles conjointes entre pays riverains du détroit. Ces patrouilles, associées à un système d'alerte par satellite, ont permis une baisse considérable de la piraterie dans le détroit de Malacca : celle-ci s'était envolée au début des années 2010, atteignant un pic de 105 attaques en 2015, avant de baisser sous l'effet de ces mesures et d'atteindre un nombre très faible en 2018 (8 attaques). Cependant, le nombre des attaques a à nouveau connu une forte augmentation en 2019 (30).

4. On pense à développer des routes alternatives au détroit, qu'elles soient maritimes (détroits de la Sonde ou de Lombok) ou terrestres en raison de la dangerosité de la navigation dans le détroit de Malacca, et aussi en raison de

sa saturation. On peut penser également que le risque de crise économique mondiale qu'entraînerait la fermeture du détroit en est également une motivation importante.

Parcours 2

1. À l'échelle régionale : acteurs et motivations
2. À l'échelle locale : acteurs et motivations
3. Les dimensions concrètes de la liberté et de la sécurité de la navigation dans le détroit

Bilan du parcours 1 ou 2

Les principaux acteurs à l'échelle régionale pour assurer la liberté et la sécurité de navigation dans le détroit de Malacca sont les États-Unis et la Chine, pour lesquels le détroit de Malacca est devenu un lieu privilégié de leur rivalité pour la suprématie dans la région. Les Américains y sont présents depuis la Guerre froide et entendent y préserver leurs positions, tout en continuant à occuper un rôle majeur pour y assurer la liberté de navigation. La Chine est un acteur nouveau (dans l'histoire récente, en réalité, sa présence y est ancienne) dans la région : elle s'y affirme parallèlement à sa montée en puissance économique. Sa motivation est à la fois politique et économique : elle compte s'affirmer comme un acteur politique majeur, et souhaite sécuriser elle-même cette route conformément à ses intérêts car son économie en est fortement dépendante, à l'importation comme à l'exportation.

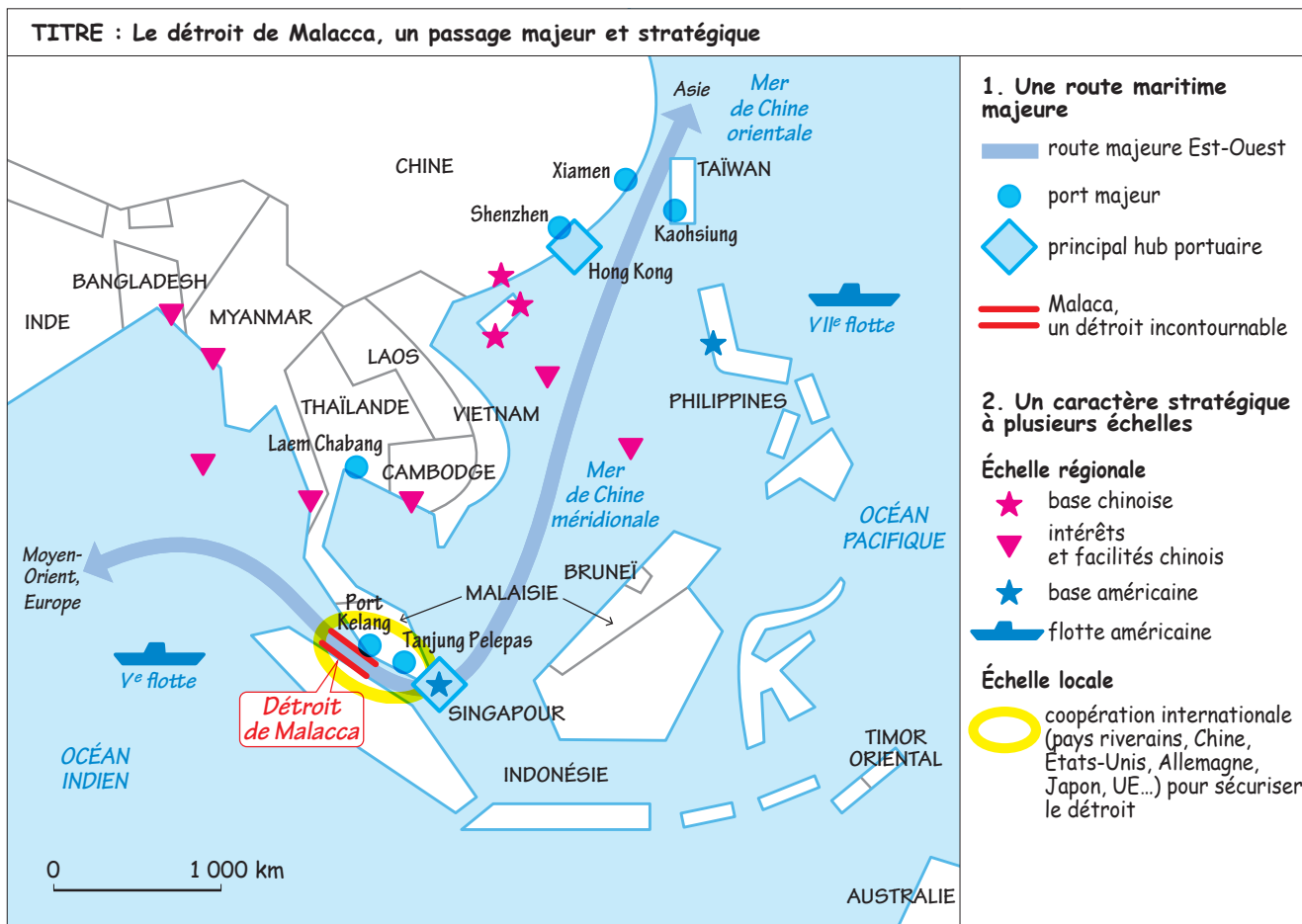
À l'échelle locale, la sécurité de la navigation est assurée par une coopération internationale entre les acteurs locaux, à savoir les pays riverains du détroit (Malaisie, Singapour, Indonésie), et les acteurs extérieurs à la région, à savoir les grands pays occidentaux et asiatiques pour lesquels la sécurité de la navigation dans le détroit, dans ses dimensions proprement matérielles et concrètes (lutte contre la piraterie, gestion des risques d'accidents) est fondamentale.

La liberté et la sécurité de la navigation dans le détroit reposent sur :

- une présence militaire américaine et chinoise
- le statut juridique du détroit : les États riverains souhaitent être seuls en charge de la sécurité de la navigation dans le détroit pour affirmer leur souveraineté. Ils n'y sont pas parvenus en raison de l'importance du détroit à l'échelle mondiale car assurer la sécurité de la navigation intéresse au premier chef les pays étrangers à la région mais dont l'économie dépend du bon fonctionnement de la navigation. Le détroit est donc un espace de passage international et le passage doit y être totalement libre, en dehors du contrôle des pays riverains.
- des patrouilles conjointes entre pays riverains du détroit luttent contre la piraterie.
- la recherche de routes alternatives.

Faire le bilan de l'étude de cas p. 35

Compléter le croquis



Compléter le schéma bilan

Un passage sur une route majeure	Un passage étroit et dangereux	Un caractère stratégique à plusieurs échelles
Types et intensité des flux – flux massifs de produits manufacturés – flux massifs de matières premières énergétiques, agricoles et minérales	Un passage étroit – jusqu'à 38 km seulement dans sa partie la plus étroite, vers Singapour	Échelle mondiale : acteurs, enjeux, statut – grands pôles de l'économie mondiale : États-Unis, Europe, Chine, Japon – fonctionnement de l'économie, liberté de navigation – détroit international
Origine des flux – produits manufacturés : Chine, et pays d'Asie orientale – pétrole et gaz : Moyen-Orient	Des risques – de collisions – de naufrages – de marées noires	Échelle régionale : acteurs et enjeux – États-Unis, Chine, – enjeux de puissance, capacité à contrôler la région et à assurer la liberté de navigation
Destination des flux – produits manufacturés : Europe, Moyen-Orient – pétrole et gaz : Asie orientale, notamment Chine et Japon	Un dispositif de séparation des trafics	Échelle locale : acteurs et enjeux – pays riverains et pays dont l'économie dépend du bon fonctionnement du détroit (Occidentaux, grands pays d'Asie orientale) – assurer la sécurité de la navigation, limiter les risques liés à la piraterie et aux accidents

pp. 36-37 Étude de cas

La mer de Chine méridionale : lutte pour la souveraineté en mer de Chine

L'étude de cas sur la mer de Chine méridionale porte sur une mer bordée par des pays d'Asie orientale, parcourue par le même segment de la grande route Est-Ouest reliant les grands pôles de l'économie mondiale étudié dans les études de cas sur l'océan Indien et sur le détroit de Malacca, qui en est le point d'entrée ou de sortie selon la destination des flux. Elle nous rapproche cependant d'un des acteurs majeurs, quoique récent, de la géopolitique des mers et océans, à savoir la Chine. Plus que les autres études de cas, elle associe étroitement la problématique des ressources marines à celle des routes maritimes, et par là même le problème de l'appropriation de l'espace maritime, qui porte en lui le risque de la remise en cause de la liberté de circulation.

Réponses aux questions p. 37

Parcours 1

1. La mer de Chine méridionale est traversée par la route maritime reliant les grands ports chinois, taïwanais et japonais, donc l'Asie orientale, à l'Europe. Il s'agit donc d'une route maritime majeure.

Les marchandises y transitant sont notamment :

- les produits manufacturés, qui sont transportés dans des conteneurs ;
- les vrac liquides, essentiellement du pétrole et du gaz, donc des matières premières énergétiques. Les quanti-

tés de pétrole sont particulièrement importantes avec 15 millions de barils par jour.

Les produits manufacturés proviennent d'Asie orientale (Chine, Japon, mais aussi Vietnam, Cambodge, etc.) et se dirigent vers l'ouest pour aller en Europe ou au Moyen-Orient. Le pétrole provient du Moyen-Orient pour l'essentiel (golfe Arabo-Persique) et se dirige vers l'est, notamment vers la Chine et le Japon, grands importateurs d'hydrocarbures.

Cette route est majeure car elle relie deux grands pôles de l'économie mondiale, ce qui justifie la massivité des flux qui la traversent.

2. Les ressources énergétiques présentes en mer de Chine méridionale sont des gisements d'hydrocarbures (pétrole et gaz) offshore. Elles sont convoitées par les pays riverains car leur exploitation leur permettrait de limiter (voire de mettre un terme à) leurs importations et donc leur dépendance énergétique, et peut-être même de devenir exportateurs de pétrole et/ou de gaz, et donc de dégager des profits importants.

3. Les ressources halieutiques en mer de Chine sont très importantes, car c'est une mer très poissonneuse (15% de la production mondiale d'après le doc. 1, soit beaucoup plus que sa part dans la superficie marine mondiale). Cependant, cette richesse halieutique est mise en danger dans de vastes secteurs, notamment ceux qui sont situés à proximité des littoraux chinois, vietnamiens et de la péninsule malaise, puisqu'on y déplore de la surpêche. Les pays bordiers sont de gros consommateurs de poissons et l'activité des communautés littorales est très tournée vers la pêche artisanale (plus de la moitié des

navires du globe, d'après le doc. 1, donc de nombreux petits bateaux). Or, le développement, l'émergence économique de nombre des pays riverains comme la Chine ou même l'Indonésie et les Philippines, la possibilité accrue d'exporter la production dans le contexte de la mondialisation entraînent une augmentation de la demande, locale et internationale, et donc la surpêche. La concurrence pour l'accès aux ressources halieutiques est précisément accrue par la surpêche, qui implique une raréfaction de la ressource.

4. Les îles Paracels, situées dans le Nord de la mer de Chine méridionale, sont revendiquées concurremment par le Vietnam et par la Chine. Les Chinois ont emprunté la manière forte puisqu'ils les occupent depuis 1974 et y organisent des manifestations nationalistes, tandis que les Vietnamiens organisent des manifestations populaires pour les revendiquer. Ressources halieutiques et gisements d'hydrocarbures suscitent et expliquent la convoitise de ces deux pays.

5. La Chine est au cœur des concurrences territoriales en mer de Chine méridionale : ses revendications en termes de ZEE couvrent l'essentiel de cette mer, notamment les archipels qui la constituent, et dépassent très largement la traditionnelle limite des 200 miles de la ZEE. Les revendications de la Chine sont basées sur sa « Ligne en neuf traits », tirée d'allégations historiques contestables et contraires à la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (voir la sous-partie « Des revendications historiques » du texte de Yann Roche, « La Mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-

Est », *L'Espace Politique*, 21 | 2013-3 consultable en ligne : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/2780>). La Chine souhaite s'assurer l'accès aux ressources énergétiques et halieutiques de la région, mais aussi, ce qui la distingue des autres pays bordiers, mieux contrôler la route maritime qui traverse cette mer débouchant sur l'océan Indien et reliant ses ports au Moyen-Orient pétrolier et aux acheteurs européens de ses produits manufacturés.

Les autres pays bordiers ont aussi d'importantes revendications pour la délimitation de leur ZEE : c'est le cas des Philippines, du Vietnam, de la Malaisie et de Brunei, toutes revendications qui se heurtent pour l'essentiel aux revendications chinoises. Notons toutefois que la Malaisie, Brunei et les Philippines entrent aussi en concurrence avec le Vietnam.

La configuration de la mer de Chine favorise ces revendications car :

– c'est une mer étroite, donc les pays bordiers ne sont pas très éloignés les uns des autres

– les îles y sont nombreuses, alors que l'on sait par ailleurs que la possession d'une île justifie l'existence d'une ZEE attenante, ce qui permet de définir celle-ci à distance du littoral continental, bien plus loin que la traditionnelle limite des 200 miles. Ainsi, on peut comprendre par exemple la revendication des Philippines, qui s'appuie sur l'existence d'îles au sud-ouest de l'archipel principal. Les revendications chinoises frôlent littéralement ces îles, ce qui rend compte du fait que la Chine ignore la Convention de Montego Bay.

Parcours 2

Acteurs	Enjeux économiques	Concurrences territoriales
<ul style="list-style-type: none"> – Chine – autres pays bordiers de la mer de Chine méridionale : Vietnam, Philippines, Malaisie, Brunei 	<ul style="list-style-type: none"> – accès aux ressources halieutiques et énergétiques – sécurité alimentaire – indépendance énergétique – contrôle de la route maritime majeure surtout pour les Chinois 	<ul style="list-style-type: none"> – délimitation des ZEE – appropriation des îlots et archipels pour élargir la ZEE au-delà de la limite juridique des 200 miles définie par la Convention de Montego Bay.

Bilan du parcours 1 ou 2

Les enjeux économiques de la mer de Chine méridionale pour les pays riverains sont l'accès aux ressources marines :

- énergétiques (gisements offshore), notamment dans les eaux de petits archipels comme les îles Spratley et Paracels
- halieutiques

Tandis que l'accès aux secondes est déterminant pour assurer la sécurité alimentaire dans les pays bordiers, dont la consommation explose dans le contexte de l'émergence, l'accès aux premières est déterminant pour assurer ou accroître leur indépendance énergétique.

À ces enjeux économiques partagés par tous les pays riverains s'ajoute, pour les Chinois surtout, le contrôle de

la route maritime qui relie leurs ports au Moyen-Orient pétrolier et à leurs clients européens.

Les concurrences territoriales portent sur la délimitation des ZEE et l'appropriation des îlots et archipels pour élargir la ZEE au-delà de la limite juridique des 200 miles définie par la Convention de Montego Bay.

Réponses aux questions p. 38

Parcours 1

1. La militarisation de la mer de Chine méridionale prend la forme d'une multiplication des bases militaires chinoises, sur le continent et dans les îles, qui viennent s'ajouter à la présence militaire des États-Unis, ancienne notamment aux Philippines et à Singapour et dont la VII^e flotte patrouille non loin. La Chine construit des bases

aériennes et navales sur des îlots inhabités, qu'elle artificialise complètement. Les incidents entre navires militaires des États-Unis et de leurs alliés (ici australiens) et navires chinois deviennent fréquents.

2. La Chine souhaite s'approprier la mer de Chine méridionale en en faisant une partie intégrante de sa ZEE et en y construisant des installations militaires :

- pour accéder aux ressources qu'elle renferme ;
- pour mieux contrôler la route maritime majeure qui y transite et qui relie les ports chinois aux pays pétroliers du Golfe et à l'Europe.

La mer de Chine méridionale fait en effet partie du projet de « route maritime de la soie » tel qu'il est décrit dans la carte de la page 46.

Cette politique heurte les États-Unis et leurs alliés car ils la perçoivent comme une remise en cause de la liberté de navigation dans cette mer : si la Chine contrôle cette mer, elle peut aisément empêcher des navires commerciaux d'y naviguer librement. Les prétentions chinoises reflètent aussi une volonté de puissance et remettent en cause le leadership américain dans cette région pour y assurer la liberté de navigation.

3. Cette opération menée par les États-Unis consiste à faire patrouiller des navires de guerre, ici états-uniens et australiens, dans les eaux revendiquées par la Chine, à proximité des îlots dont elle revendique la souveraineté en y pratiquant la politique du fait accompli et en y construisant des installations militaires. Cela provoque la colère des Chinois qui y voient une violation de leur ZEE et une action agressive. Les Occidentaux signifient à la Chine qu'ils ne reconnaissent pas sa souveraineté dans cette région, imposée hors de toute légalité internationale (Convention de Montego Bay) puisque (« revendications maritimes excessives ») :

- on est trop loin des côtes chinoises
- et que la souveraineté liée à la ZEE ne peut être établie qu'à partir d'îles habitées.

Les Occidentaux veulent ainsi montrer à la Chine qu'ils comptent bien continuer à naviguer librement dans ces eaux, quelles que soient ses prétentions.

Parcours 2

– Arguments des Chinois :

- ✓ Des arguments historiques (cf. extrait de l'article de Yann Roche cité plus haut).
- ✓ Des arguments économiques : accès aux ressources halieutiques (sécurité alimentaire) et énergétiques (indépendance énergétique) ; contrôle d'une route maritime vitale pour son économie.

Arguments des États-Unis :

- ✓ Assurer la liberté de navigation.
- ✓ Caractère excessif des revendications maritimes chinoises par rapport au droit international de la mer : non-respect de la Convention de Montego Bay (à trop grande distance des côtes chinoises et la souveraineté liée à la ZEE ne peut être établie qu'à partir d'îles habitées).
- ✓ Politique unilatérale et agressive de la Chine, qui met ses adversaires devant le fait accompli en construisant des bases militaires sur les îlots revendiqués

Bilan du parcours 1 ou 2

Les tensions autour de la liberté de navigation en mer de Chine méridionale opposent la Chine d'une part, les États-Unis et leurs alliés d'autre part.

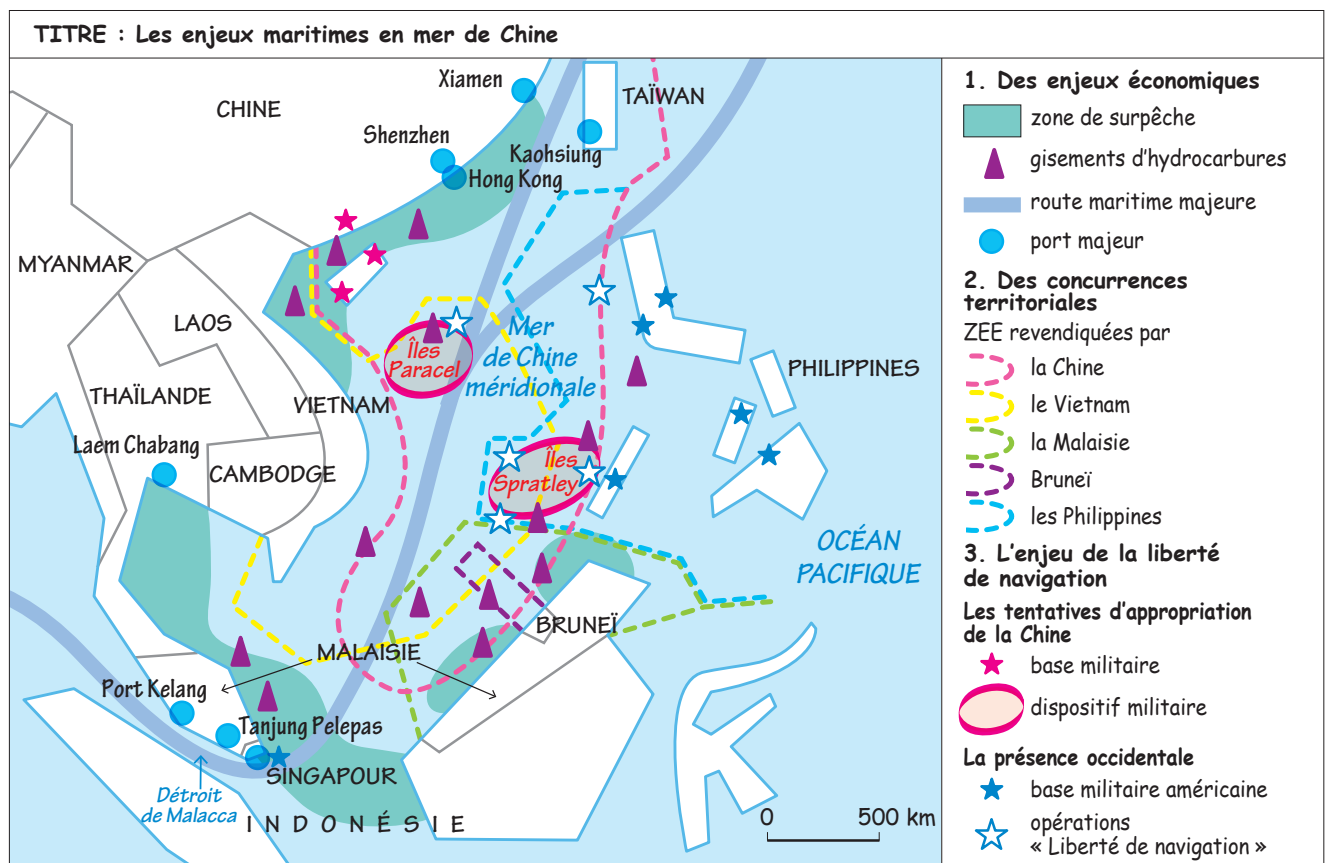
La Chine souhaite s'approprier la mer de Chine méridionale en en faisant une partie intégrante de sa ZEE et en y construisant des installations militaires :

- pour accéder aux ressources qu'elle renferme ;
- pour mieux contrôler la route maritime majeure qui y transite et qui relie les ports chinois aux pays pétroliers du Golfe et à l'Europe.

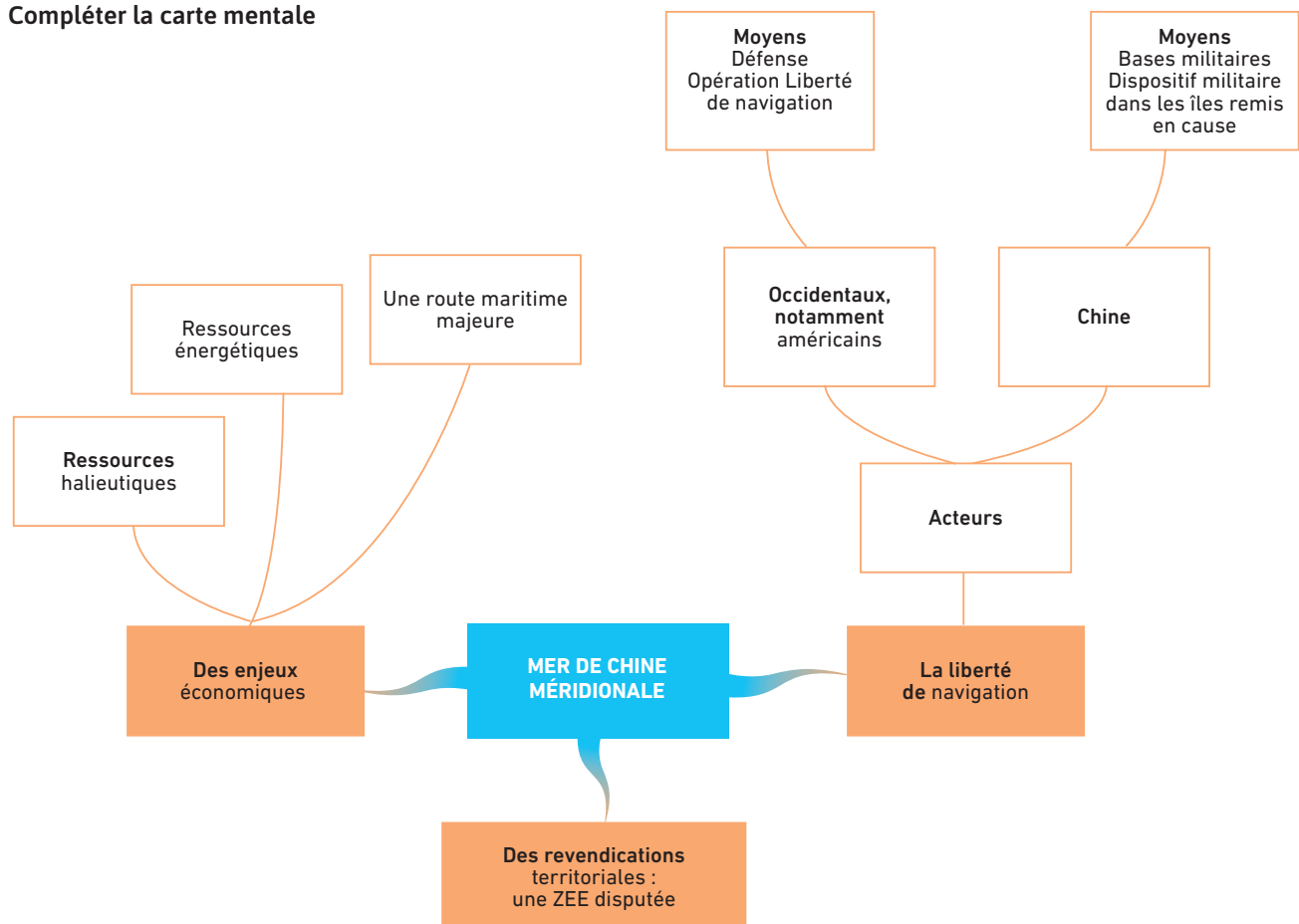
Cette politique heurte les États-Unis et leurs alliés car elle ne respecte la Convention de Montego Bay et parce qu'ils la perçoivent comme une remise en cause de la liberté de navigation dans cette mer : si la Chine contrôle cette mer, elle peut aisément empêcher des navires commerciaux d'y naviguer librement. Les prétentions chinoises reflètent aussi une volonté de puissance et remettent en cause le leadership américain dans cette région pour y assurer la liberté de navigation.

Faire le bilan de l'étude de cas p. 39

Compléter le croquis



Compléter la carte mentale



Routes et ressources des mers et océans

Réponses aux questions p. 41

1. Les routes maritimes les plus importantes relient l'Asie orientale, l'Europe et l'Amérique du Nord, pour former une route Est-Ouest qui fait le tour du monde. Ces trois régions sont les principaux pôles de l'économie mondiale : à ce titre, elles génèrent les flux d'importation et d'exportation de marchandises les plus massifs dans le cadre d'une mondialisation où le transport maritime assure plus de 80% des flux de marchandises.

L'Amérique du Sud et l'Afrique apparaissent en marge de ces routes. Seules des routes secondaires les desservent, dont les flux sont plus faibles.

2. Les routes du pétrole ont les mêmes destinations que les routes maritimes majeures, à savoir l'Europe, les États-Unis et l'Asie orientale, où se trouvent les grands pays importateurs, mais pas les mêmes origines, lesquelles sont plus diversifiées puisque ces routes proviennent du golfe Arabo-Persique, mais aussi du golfe de Guinée, de la mer Noire (pétrole russe et d'Asie centrale) et d'Amérique du Sud (Mexique, Venezuela, Brésil), c'est-à-dire des grandes régions pétrolières exportatrices.

6.

	Part dans les exportations mondiales	Flux auxquels prend part le pays	Ressources marines	Part dans la pêche mondiale	Desserte par les câbles sous-marins
Chine	Importante	Produits manufacturés Pétrole	Importantes	Importante	Importante
États-Unis	Importante	Produits manufacturés Pétrole	Importantes	Importante	Importante
Norvège	Faible	Non défini	Importantes	Importante	Faible
Nigeria	Très faible	Pétrole	Importantes	Faible	Faible
Pérou	Très faible	Non défini	Importantes	Importante	Faible

La Méditerranée, une mer insérée dans la mondialisation

La Méditerranée est traversée par une route majeure qui relie l'Europe au reste du monde, et plus particulièrement au golfe Arabo-Persique et à l'Asie. Elle est vitale pour les régions qu'elle relie et détermine la géographie des ports qui ponctuent l'espace méditerranéen.

Réponses aux questions p. 45

Parcours 1

1. La Méditerranée peut être qualifiée de « mer de transit » car elle est traversée par une route majeure qui relie

Ces deux types de routes n'ont que quelques segments en commun, à savoir l'océan Indien et la Méditerranée. Le cap de Bonne-Espérance est longé par une route du pétrole en provenance du Moyen-Orient, utilisée par les supertankers trop gros pour emprunter le canal de Suez.

3. En Amérique, ce sont les États-Unis, le Mexique, le Pérou et le Chili. En Afrique, le Maroc. En Europe, les pays scandinaves (Norvège, Islande). En Asie, la Chine, le Japon, l'Inde et les pays bordiers de la mer de Chine méridionale.

4. Elles sont pour la plupart situées à proximité des littoraux, où se trouvent les formations sédimentaires favorables à l'existence de gisements. On parle de ressources potentielles lorsque les géologues pensent que les conditions sont favorables à l'existence d'un gisement, sans que pour autant la chose soit avérée et le gisement exploité.

5. La plus forte densité de câbles sous-marins se trouve dans l'Atlantique nord, entre l'Europe et l'Amérique du Nord, et dans le Pacifique et la mer de Chine, entre Asie orientale et Amérique du Nord. Ces localisations rendent compte de la géographie économique de la planète, dominée par ces trois grands pôles. L'Afrique est desservie par un nombre de câbles beaucoup plus faible que l'Europe et l'Amérique du Nord, ce qui rend compte de sa place marginale dans la mondialisation.

l'Europe au reste du monde, et plus particulièrement au golfe Arabo-Persique et à l'Asie. Toutefois, l'origine-destination de ces flux est davantage l'Europe du Nord, riche d'importants bassins de production et de consommation, dotée des plus grands ports du continent, que l'Europe du Sud, moins riche et moins industrialisée, donc moins importatrice à la fois de produits manufacturés et de pétrole.

2. Les ports dont le trafic portuaire est important (Gênes, La Spezia, Barcelone, Le Pirée, Istanbul) sont majoritairement situés à distance de la route majeure, ce sont les ports qui desservent directement le continent européen, qui est leur hinterland : ce sont des ports d'hinterland, voire pour certains comme Istanbul des métropoles mari-

times (cf. Fig.4 dans Antoine Frémont, César Ducruet , « Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud », *L'Espace géographique*, 2004/3, consultable en ligne : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2004-3-page-193.htm>). En revanche, le transbordement y est souvent secondaire. Les ports où le trafic de transbordement est particulièrement important (Malte, Gioia Tauro, Algésiras, Tanger) sont situés à proximité directe de la route maritime, mais aux marges du continent. Les *hubs* de transbordement accueillent de gros porte-conteneurs qui ont pour destination principale l'Europe du Nord et ne déchargent qu'une partie de leur cargaison dans ces ports, avant que celle-ci ne soit rechargée dans des navires de taille plus modeste (les *feeders*), aux destinations variées (cf. Fig.4 dans Antoine Frémont, César Ducruet, *op. cit.*).

Les *hubs* de transbordement sont des ports d'un nouveau genre car leur logique de création et de fonctionnement est en rupture avec celle qui a présidé à la création des ports plus anciens, les ports d'hinterland, qui avaient pour fonction de desservir un hinterland, une région dans laquelle ils s'inséraient eux-mêmes. Le *hub* de transbordement présente une dissociation spatiale avec son hinterland, c'est sa proximité avec la route maritime qui justifie son existence. La géographie et le profil des ports méditerranéens sont donc déterminés par leur localisation par rapport à la route maritime qui traverse cette mer.

3. Le port de Marsaxlokk est situé à proximité directe de la route maritime qui traverse la Méditerranée. La carte 1 et la photographie nous montrent que c'est un grand port de conteneurs et surtout de transbordement de conteneurs, doté d'importantes infrastructures, alors que la ville dans laquelle il est situé est très modeste : elle ne compte que 3 500 habitants. C'est un *hub* de transbordement car ce qui justifie son importance en tant que port n'est pas sa proximité directe avec son hinterland, mais avec la route maritime. Les conteneurs qui y passent ne sont pas destinés à la région environnante mais repartent dans des navires plus modestes pour aller vers d'autres destinations en Europe, plus proche des pôles économiques du continent.

4. Les ressources de la Méditerranée sont nombreuses et variées : les zones de pêche sont vastes, notamment en Méditerranée occidentale et le long des littoraux libyens ; les gisements d'hydrocarbures sont nombreux, notamment près des littoraux tunisiens, égyptiens, israéliens, palestiniens et chypriotes. L'exploitation des hydrocarbures fait courir un risque de marée noire dans cet environnement déjà fragilisé par une urbanisation, une pollution et une surpêche intenses. La biodiversité méditerranéenne est soumise à de telles pressions qu'elle risque de disparaître.

Parcours 2

Pour l'exposé oral, on pourra renvoyer les élèves à la fiche méthode p. 306 : « Faire une présentation orale ».

Bilan du parcours 1 ou 2

La Méditerranée est insérée dans la mondialisation car elle est traversée par une route maritime majeure, qui y détermine la géographie et le profil des ports, et parce qu'elle est riche en ressources susceptibles de participer à des flux d'exportation (ressources halieutiques et énergétiques).

pp. 46-47 Cartes

Les espaces maritimes : hiérarchies et tensions

Réponses aux questions

1. Les routes maritimes les plus importantes relient l'Asie orientale, l'Europe et l'Amérique du Nord, pour former une route Est-Ouest qui fait le tour du monde. Ces trois régions sont les principaux pôles de l'économie mondiale : à ce titre, ils génèrent les flux d'importation et d'exportation de marchandises les plus massifs dans le cadre d'une mondialisation où le transport maritime assure plus de 80% des flux de marchandises.

2. Les flux de conteneurs, donc de produits manufacturés pour l'essentiel, sont dissymétriques : à partir de l'Asie, ils sont beaucoup plus importants que ceux qui proviennent des deux autres pôles de l'économie mondiale que sont l'Amérique du Nord et l'Europe. L'Asie orientale, au premier chef la Chine, au gré de la mondialisation et des délocalisations, est en effet devenu une région industrielle de premier ordre, qui exporte massivement ses produits manufacturés dans le reste du monde. L'Europe et l'Amérique du Nord ont subi parallèlement un processus de désindustrialisation qui a considérablement diminué leur production de ce type de produits, et partant leur capacité à en exporter.

3. On dénombre trois grandes façades maritimes, d'Est en Ouest : la façade de l'Asie-Pacifique incluant les ports sud-coréens, chinois, japonais, taïwanais, jusqu'à Singapour ; la façade européenne, aussi appelée *Northern Range*, du Havre à Hambourg ; la façade atlantique des États-Unis, avec notamment New York. Ces façades sont les points de départ et d'arrivée de cette route principale.

4. Les grands points de passage sont, d'Est en Ouest : les détroits indonésiens de Malacca et de la Sonde ; le détroit d'Ormuz, le détroit de Bab-el-Mandeb de part et d'autre de la péninsule arabique ; le canal de Suez et le détroit de Gibraltar qui commandent l'accès à la Méditerranée ; les détroits danois entre mer du Nord et Baltique, auxquels on pourrait ajouter le détroit du Pas-de-Calais entre Manche et Mer du Nord ; le canal de Panama qui relie l'Atlantique au Pacifique. Au sud de l'Afrique, le cap de Bonne-Espérance assure le passage de l'océan Indien à l'océan Atlantique. Certains de ces passages, comme les détroits européens et le cap de Bonne-Espérance, ne sont pas des zones de tensions, à l'inverse des détroits de Malacca et d'Ormuz, dans une bien moindre mesure, des

canaux de Suez et de Panama, où la situation est tendue en raison de leur importance économique stratégique et de la présence à leurs abords immédiats de zones de tensions fortes entre pays bordiers et pays pour lesquels ces passages sont vitaux : ces tensions sont susceptibles d'entraîner la fermeture de ces passages, et partant une crise économique mondiale.

5. Les zones de tensions sont situées aux abords des détroits d'Ormuz et de Malacca, ainsi que dans l'océan Indien et en mer de Chine méridionale et orientale, donc en Asie, dans des espaces maritimes situés dans des zones de tensions entre États bordiers et où s'exprime également la rivalité entre pays occidentaux et nouveaux acteurs maritimes, au premier rang desquels figurent les Chinois. Les bases navales sont situées à proximité directe de ces détroits ou aux abords de la route qui traverse l'océan Indien. Elles permettent de surveiller, de contrôler passages et route et d'y assurer la liberté de navigation, voire d'intervenir au cas où celle-ci serait menacée.

6. La route maritime de la soie se déploie des ports chinois à l'Europe en passant par la mer de Chine méridionale,

le golfe du Bengale, l'océan Indien, la mer Rouge et la Méditerranée.

7. La « route maritime de la soie » traverse toutes les zones de tensions énumérées dans la réponse à la question 5. Ce projet n'est pas directement à l'origine de ces tensions, il en est sans doute en partie la conséquence, car il témoigne du souci de la Chine de sécuriser cette route vitale pour son économie mais fragilisée par les zones de tensions qu'elle traverse. En même temps, ce projet a suscité des tensions car les Occidentaux, et certains États bordiers comme l'Inde, voient d'un mauvais œil l'arrivée de ce nouvel acteur d'une surveillance maritime qu'ils ont longtemps été seuls à assurer, ce qui remet en cause leur leadership sur l'océan mondial : on peut songer à la phrase de Walter Raleigh « celui qui domine la mer, domine le commerce ; celui qui domine le commerce, domine le monde lui-même ». Ce projet suscite aussi des tensions dans la mesure où il repose sur l'affirmation de la domination chinoise sur des pays politiquement faibles (Tanzanie, Pakistan) et sur la construction illégale d'installations militaires en mer de Chine méridionale notamment.

8.

	Position par rapport à la route principale	Importance dans le trafic mondial et type de trafic	Tensions, militarisation
Détroit de Gibraltar	Point de passage majeur	Majeure Pétrole et conteneurs	Tensions liées aux migrations clandestines Forte
Canal de Panama	Point de passage majeur	Majeure Pétrole et conteneurs	Possibles, mais non actuelles Faible, mais forte surveillance américaine
Canal de Suez	Point de passage majeur	Majeure Pétrole et conteneurs	Possibles, mais non actuelles Faible, mais forte surveillance égyptienne
Port de Rotterdam	Point de départ et d'arrivée	Majeure Pétrole et conteneurs	Aucune Aucune
Port de Los Angeles-Long Beach	Point de départ et d'arrivée	Majeure Pétrole et conteneurs	Aucune Aucune

pp. 50-51

Exemple

Le canal de Panama : un canal interocéanique crucial

Le canal de Panama est un point de passage majeur entre Atlantique et Pacifique. S'il ne fait pas actuellement l'objet de tensions, il n'en reste pas moins très important en raison de sa localisation sur la route maritime Est-Ouest et parce qu'il permet de relier facilement les deux façades littorales des États-Unis.

Réponses aux questions p. 51

Parcours 1

1. La grande route maritime Est-Ouest transite par le canal de Panama : plus du tiers du trafic relie l'Asie à la côte est des États-Unis. Sa capacité a été augmentée car il est en concurrence avec le canal de Suez – qui a lui aussi augmenté sa capacité (cf. commentaire de la photographie d'ouverture du chapitre). Les routes maritimes reliant New York à Hong Kong passant soit par le canal de Panama, soit par celui de Suez sont comparables

en distance : environ 20 000 km. Grâce à ces travaux, Panama peut accueillir des navires transportant jusqu'à 14 500 conteneurs, mais Suez est en mesure d'accueillir des navires allant jusqu'à 18 à 20 000 conteneurs, les plus gros existant. La concurrence est donc rude entre ces deux canaux pour attirer le trafic maritime. À ce propos, on peut visionner une émission de Géopolitis, « Panama, un canal au défi », notamment de 8'20" à 11'45" : <https://www.youtube.com/watch?v=pdVA-PCVsAg>.

2. Les États-Unis sont à l'origine de près de 40 % du trafic total du canal (doc. 2). La côte est des États-Unis a accès grâce à lui plus facilement, sans passer par le cap Horn, aux partenaires commerciaux asiatiques et latino-américains bordiers du Pacifique : d'après le doc. 3, ce trafic vers la côte est à partir ou à destination du Pacifique représente 48,4% du trafic total, sans compter le trafic, intérieur, vers la côte ouest des États-Unis. Le trajet par Panama vers Shanghai, premier port du monde, est plus court que par Suez (18 000 km/25 000 km), et également plus sûr en raison des tensions qui règnent dans l'océan Indien et au Moyen-Orient, alors que Panama est plus facile à surveiller car il est plus proche.

3. La Chine. Le canal permettra aussi aux États-Unis de jouer un rôle dans son approvisionnement énergétique, étant donné que, grâce au pétrole et au gaz de schiste, les États-Unis sont redevenus les premiers producteurs de pétrole et désormais en capacité d'exporter du gaz.

4. Pour les États-Unis, le trafic est déséquilibré en faveur des exportations, car les exportations américaines vers l'Asie en provenance des ports de la côte est et du golfe du Mexique, constituées de produits agricoles, miniers et technologiques, vers l'Asie et les pays bordiers du Pacifique, sont supérieures aux flux d'importation en provenance du Pacifique, dont on peut penser qu'une bonne partie se dirige prioritairement vers la côte Pacifique des États-Unis. Ceci explique d'ailleurs le fait que, pour le Japon comme pour le Mexique, le trafic dominant à partir de Panama est davantage un trafic d'importation que d'exportation.

5. Les États-Unis sont présents militairement en Amérique centrale et à Porto-Rico, donc peuvent être rapidement sur place, pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité dans un environnement régional instable (trafic de drogue, zone de piraterie). Ce passage est stratégique pour leur puissance commerciale en raison de son importance dans le commerce international des États-Unis, mais aussi pour sa puissance militaire car, comme l'évoque le doc. 5, l'US Navy a besoin du canal pour passer d'un océan à l'autre rapidement.

Parcours 2

Route principale : Est-Ouest, tour du monde
Principal pays utilisateur : États-Unis
Environnement régional : potentiellement instable : piraterie, trafic de drogue
Présence militaire : états-unienne et française (Antilles)

Bilan du parcours 1 ou 2

Le canal de Panama est un passage important :

– à l'échelle mondiale car il est situé sur la grande route Est-Ouest qui fait le tour du monde en reliant l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe

– à l'échelle régionale et plus particulièrement pour les États-Unis car il permet de relier les façades Pacifique et Atlantique de l'Amérique entre elles et plus facilement au reste du monde que le cap Horn.

Toutefois, ce passage est moins important que Malacca ou Ormuz car il intéresse d'abord l'Amérique, mais moins l'Asie, dont le pétrole ne transite pas par là, et beaucoup moins l'Europe, dont le trafic avec l'Asie (golfe Arabo-Persique compris), désormais bien moins important que son trafic avec l'Amérique du Nord, passe exclusivement par les détroits asiatiques.

pp. 52-53 Cartes

Appropriation des ressources marines : enjeux et tensions

Réponses aux questions

1. Un littoral permet d'accéder à la mer et donc aux routes maritimes directement. D'autre part, disposer d'un littoral signifie disposer d'une ZEE, donc avoir accès à des ressources marines, qu'elles soient halieutiques, énergétiques ou minérales. Les États enclavés dépendent d'autres États pour accéder au littoral, ce qui renchérit les coûts de leurs échanges avec le reste du monde (taxes, coût du transport terrestre sur de plus longues distances) et peut entraîner une insécurité d'approvisionnement en cas de conflit avec l'État dont ils dépendent. D'autre part, ils ne peuvent pas accéder aux ressources marines.

2. Les ZEE situées au milieu des océans correspondent à des îles et archipels. Cela leur confère une importance stratégique si ces îles sont situées à proximité directe d'une route maritime, qu'elles permettent de surveiller dans la partie de leur trajectoire située en haute mer. Par ailleurs, ces ZEE de vaste superficie permettent aux États qui en sont possesseurs d'accéder à d'importantes ressources, le cas échéant.

3. Les États demandent une extension de leur ZEE au plateau continental pour prendre le contrôle des ressources qu'il est susceptible de receler. Il s'agit de la France, qui dispose au sud de l'océan Indien de nombreuses îles, constituant les TAAF (Terres australes et antarctiques françaises) : l'archipel Crozet, les îles Kerguelen, les îles Éparses de l'océan Indien, les îles Saint-Paul et Nouvelle-Amsterdam, auxquelles s'ajoute la Terre-Adélie en Antarctique

4. D'ouest en est : mer des Caraïbes, détroit de Gibraltar, Adriatique, mer Egée, golfe de Guinée, canal du Mozambique, mer Rouge, golfe Arabo-Persique, mers de Chine méridionale et orientale. Ces litiges concernent surtout les espaces maritimes de dimensions restreintes (mers

bordières, détroits, golfes) et les espaces insulaires, où la délimitation de la ZEE peut s'avérer délicate.

5. La piraterie maritime se développe en mer des Caraïbes, dans le golfe de Guinée, dans l'océan Indien à proximité de la Corne de l'Afrique, dans le golfe du Bengale, le détroit de Malacca, la mer de Chine méridionale et entre Philippines et Indonésie. Ces régions, très pauvres pour la plupart, sont longées par des routes maritimes importantes, ce qui multiplie les possibilités de rançons.

6. Les zones de surpêche correspondent aux principales zones de pêche.

7. Les litiges frontaliers s'observent souvent dans les régions présentant d'importantes ressources marines, comme dans les mers de Chine ou au fond du golfe de Guinée. En raréfiant la ressource, la surpêche ne peut qu'attiser les tensions.

pp. 56-57

Exemple

L'Arctique : un espace convoité, un espace menacé ?

Espace difficile d'accès en raison de conditions naturelles extrêmes (froid, banquise), l'Arctique devient plus accessible dans le contexte du réchauffement climatique. La raréfaction des ressources à l'échelle mondiale en accroît d'autant l'attractivité.

Réponses aux questions p. 57

Parcours 1

1. L'océan Arctique apparaît comme « un nouvel Eldorado » à l'échelle mondiale, car il est riche en ressources halieutiques et en hydrocarbures, toutes ressources dont on observe la raréfaction dans le contexte de la mondialisation, génératrice d'une consommation effrénée de ressources. Un rapport de l'*US Geological Survey* de 2008 a estimé que l'Arctique recelait 30% des réserves de gaz et 13% de celles de pétrole de la planète, réserves qui seraient offshore à hauteur de 84%, mais une telle importance reste encore à prouver. D'autre part, de nouvelles routes maritimes reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord, plus courtes, et donc plus rapides et économiques que les routes maritimes traditionnelles peuvent y être déployées en été dans le contexte du réchauffement climatique. Elles facilitent l'accès aux ressources et surtout leur exportation vers les grandes régions consommatrices.

À l'échelle régionale, les ressources de cet océan qui met face à face de nombreux pays bordiers (Russie, États-Unis, Canada, Norvège, Danemark à travers le Groenland) suscitent leur convoitise et justifient leurs revendications récentes sur le plateau continental étendu. Le Canada, mais aussi la Russie veulent s'imposer pour contrôler les routes maritimes qui bordent leurs littoraux car elles sont désormais accessibles et susceptibles de leur rapporter de l'argent et d'assurer une forme de puissance.

2. Les ressources de cet océan qui met face à face de nombreux pays bordiers (Russie, États-Unis, Canada, Norvège, Danemark à travers le Groenland) justifient leurs revendications récentes sur le plateau continental étendu. Cette relation est récente et s'explique par le réchauffement climatique, qui rend plus facile l'accès aux ressources du fait du recul de la banquise.

3. La haute mer sera très réduite. Étant donné que les conditions climatiques sont extrêmes, cette région du monde est aussi très peu peuplée. La taille très réduite de la haute mer semble paradoxale dans un tel contexte. Elle rend compte de l'intensité des convoitises sur les ressources marines, et aussi de la gravité de la raréfaction des ressources. On convoite maintenant des régions vides d'hommes, qui deviennent stratégiques uniquement pour leurs ressources.

4. Le Canada juge nécessaire de faire des exercices militaires en Arctique pour y affirmer sa présence et sa souveraineté, faciles à remettre en cause dans cette région très peu peuplée. C'est aussi une réponse à la Russie, beaucoup plus présente dans cette région du monde qu'elle est en train de remilitariser, notamment parce qu'elle souhaite vraiment exploiter la route du Nord-Est, il est vrai plus facile d'accès que la route du Nord-Ouest, beaucoup plus complexe et englacée en raison de la présence de nombreuses îles.

5. Le modèle utilitariste, porté par la Russie et le Groenland, implique une exploitation effrénée des ressources arctiques, pour des raisons économiques et politiques (souveraineté, refus de toute ingérence extérieure dans la gestion du territoire national), sans prendre en compte les problèmes environnementaux ou sociaux que cette exploitation génère. En Russie, ce modèle s'inscrit dans une longue tradition, établie dès le régime tsariste (course à la fourrure), poursuivie par l'URSS dans le système du goulag développé dans les régions minières jusqu'en 1956 (Norilsk, Vorkouta notamment), puis dans une logique de front pionnier énergétique, notamment dans le bassin de l'Ob. Pour le Groenland, cette option ouvre la voie à l'indépendance à l'égard du Danemark, l'exploitation des ressources étant perçue comme un moyen de se passer des subventions danoises. À l'opposé, le modèle conservatoire porté par l'UE cherche à limiter cette exploitation dans une logique de préservation d'un environnement fragile et méconnu, susceptible d'être profondément dégradé à la fois par le réchauffement climatique et par une exploitation sans limites. Ce modèle repose sur la coopération internationale et promeut la paix et la sécurité entre pays bordiers. Le modèle prudentiel semble à mi-chemin entre ces deux modèles : il promeut l'exploitation des ressources, mais dans une logique de développement durable. Dans le doc. 4, les ONG – ici Greenpeace – sont porteuses du modèle conservatoire et s'opposent au modèle prudentiel norvégien qui cherche à concilier exploitation et développement durable, mais qui penche ici, avec cette plate-forme pétrolière, plutôt vers l'exploitation et peine à trouver un équilibre.

Parcours 2

Contrainte principale et son évolution	Ressources et évolution de leur accessibilité	Géopolitique des frontières maritimes et son évolution	Trois modèles de mise en valeur
<ul style="list-style-type: none"> – conditions naturelles extrêmes (froid, banquise) – évolution en raison du réchauffement climatique : hausse des températures et recul de la banquise notamment en été 	<ul style="list-style-type: none"> – ressources halieutiques et énergétiques importantes. – accessibilité accrue grâce au réchauffement climatique 	<ul style="list-style-type: none"> – les pays bordiers ont défini leurs frontières maritimes. – aujourd’hui, leurs revendications portent sur le plateau continental étendu. 	<ul style="list-style-type: none"> – modèle utilitariste : Russie, Groenland – modèle prudentiel : pays scandinaves et nord-américains (États-Unis avant Trump) – modèle conservatoire : UE

Bilan du parcours 1 ou 2

L’Arctique est représentatif de l’évolution du rapport des États aux espaces maritimes car cet océan, longtemps négligé en raison de ses conditions naturelles extrêmes (froid, banquise), devient plus accessible dans

le contexte du réchauffement climatique. La raréfaction des ressources à l’échelle mondiale en accroît d’autant l’attractivité, ce qui suscite les convoitises des États bordiers et la montée en flèche récente de leurs revendications sur le plateau continental étendu.

pp. 58-59 Exercices Bac

Le schéma bilan du chapitre p. 58

Des routes et des ressources	Enjeux, rivalités et tensions sur les routes maritimes	Appropriation et tensions autour des ressources marines
Ouverture et maritimisation des économies <ul style="list-style-type: none"> • Révolution du transport : gigantisme, spécialisation des navires, conteneurisation • Libéralisation des flux financiers et des échanges, forte croissance du commerce international • Attractivité des ports pour la population et les activités 	Routes et points de passage stratégiques <ul style="list-style-type: none"> • Grande route Est-Ouest des conteneurs entre Chine, Europe et Amérique du nord • Route du pétrole entre Moyen-Orient et Chine, Japon, Europe • Détroits et canaux essentiels : Panama, Suez, Malacca 	Droit maritime international <ul style="list-style-type: none"> • Enjeux : accès aux ressources maritimes • Trois types d’espaces maritimes : eaux territoriales, ZEE, haute mer
Vecteurs de la mondialisation <ul style="list-style-type: none"> • Flux maritimes croissants Transport maritime : 90% des échanges de marchandises. • Porte-conteneurs (route Est-Ouest), vraquiers (route du pétrole) • Câbles sous-marins : 99% des communications numériques intercontinentales 	Enjeux économiques et politiques <ul style="list-style-type: none"> • Liberté de navigation essentielle au fonctionnement de l’économie mondiale • Enjeux politiques : rivalités entre puissances (États-Unis, Chine) 	Concurrences et tensions <ul style="list-style-type: none"> • Délimitation des frontières maritimes parfois difficile • Concurrence pour l’accès aux ressources : halieutiques, hydrocarbures
Variété des ressources marines <ul style="list-style-type: none"> • Pêche et aquaculture • Production énergétique off-shore (30% du pétrole, 27% du gaz), énergie renouvelable (houle, vent) • Ressources minérales des fonds marins 	Rivalités sur les routes <ul style="list-style-type: none"> • Rivalité Chine- États-Unis : océan Indien et mer de Chine méridionale • Tensions autour des détroits sur les routes du pétrole (ex. : Ormuz) 	Logiques concurrentes <ul style="list-style-type: none"> • Liberté de navigation face à appropriation • Préservation du milieu face à exploitation excessive des ressources

Comprendre un sujet de question problématisée p. 58

1. Délimitation : fait de poser des limites, de déterminer une frontière.

ZEE : Zone économique exclusive. Espace maritime formant une bande de 200 milles marins (370 km) à partir

des côtes, situé entre les eaux sous souveraineté (essentiellement la mer territoriale) et la haute mer, sur laquelle un État riverain dispose de l’exclusivité d’exploitation des ressources.

2.

	Termes essentiels du sujet	
	Enjeux	Problèmes
Connaissances	<ul style="list-style-type: none"> – économiques : accès aux ressources halieutiques et énergétiques marines – politiques : souveraineté, logique d'appropriation, affirmation de la puissance – parfois contrôle des routes maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> – concurrence, rivalités entre États – insécurité, instabilité – remise en cause possible de la liberté de navigation
Notions	Puissance	Surpêche
Exemples	Arctique	<ul style="list-style-type: none"> – Mer de Chine méridionale – îles Tomb dans le golfe Arabo-Persique

3. a. Les États côtiers ont des motivations économiques et politiques lors de la délimitation de leur ZEE. Économiques car ils souhaitent s'assurer ainsi l'accès libre aux ressources marines situées à proximité de leur littoral. Politiques car ils veulent ainsi affirmer leur souveraineté, parfois même leur puissance face à leurs voisins, voire face au monde en ce qui concerne les grandes puissances (Chine par exemple). Dans certains cas, motivations politiques et économiques se rejoignent car s'approprier un espace maritime en y délimitant une ZEE peut permettre de mieux contrôler une route maritime vitale pour l'économie nationale tout en affirmant sa puissance et une certaine maîtrise des mers.

b. La délimitation d'une ZEE peut être difficile dans les mers étroites, fermées ou bordières, surtout lorsqu'elles sont parsemées d'îles et d'archipels car les revendications peuvent devenir conflictuelles dans un espace restreint et de configuration complexe.

c. La délimitation d'une ZEE n'est pas difficile lorsque le littoral borde un océan vaste, et lorsque des îles ne compliquent pas la tâche des pays frontaliers. Non : par exemple, la délimitation de la ZEE des États-Unis dans le Pacifique n'est pas problématique.

4. Proposition de plan :

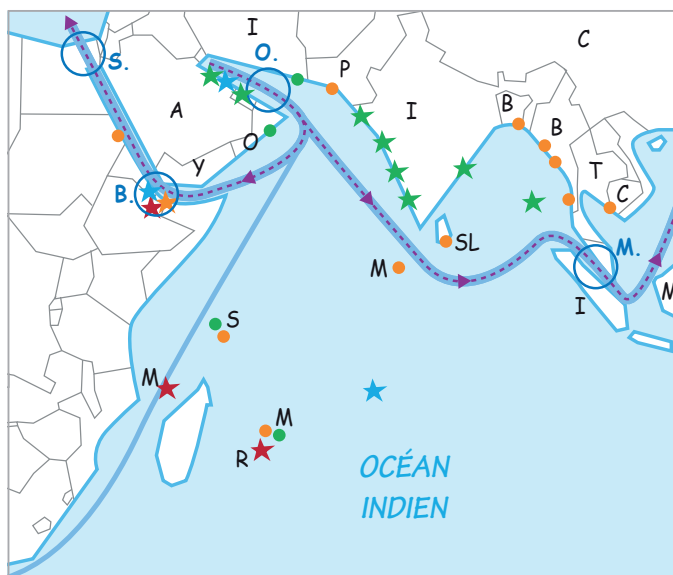
1. Les enjeux de la délimitation des ZEE
2. Une délimitation qui peut s'avérer problématique
3. La diversité des situations

Transposer un texte en croquis p. 59

1.

Informations tirées du texte	Figurés choisis
Route du pétrole	-----
Route des porte-conteneurs	=====
Une route secondaire	=====
Détroits et canal	○
Base navale américaine	★
Base navale française	★
Base navale chinoise	★
Point d'appui chinois	●
Base navale indienne	★
Point d'appui indien	●

2. à 5



TITRE : L'Océan Indien, un espace maritime majeur dans la mondialisation

1. Des routes maritimes majeures

La route est-ouest, « épine dorsale de la mondialisation »

- route du pétrole
- ===== route des porte-conteneurs
- ===== une route secondaire

2. Quatre points de passage stratégiques

○ détroits, canaux

3. Un océan très militarisé

Présence : occidentale	chinoise	indienne
Base navale : ★ américaine ★ française	★ base navale ● point d'appui	★ base navale ● point d'appui

Analyser un texte p. 60

1. Les îles sont des terres entourées d'eau, qui se trouvent à des distances variables des continents, proches des littoraux ou plus loin, dans la ZEE ou en haute mer. Elles constituent donc des espaces à partir desquels les États qui les possèdent peuvent délimiter une ZEE ou contrôler une route, ou encore installer une base navale destinée à surveiller une route maritime.

2. Le terme « stratégique » signifie relatif à l'art de la guerre ; qui présente un intérêt militaire. Dans le cadre de notre thème, les îles, en tout cas certaines d'entre elles, peuvent avoir une importance stratégique car, qu'elles déterminent une appropriation d'espace maritime et de ressources marines (ZEE), ou permettent la surveillance d'une route, elles représentent des enjeux de souveraineté et peuvent être le lieu de déploiement de forces militaires, navales ou aéroportées.

3. La réponse des élèves doit s'appuyer sur la mise en relation du texte et de leurs connaissances. Dans le manuel, notamment dans les études de cas, ils disposent de connaissances concernant des îles « stratégiques », car des bases militaires y sont installées (bases navales américaines de Diego Garcia dans l'océan Indien, des Philippines ; bases françaises des Antilles et de La Réunion ; bases chinoises créées *ex nihilo* dans les îles de la mer de Chine méridionale – Spratley, Paracels, etc.). D'autre part, les élèves disposent d'exemples d'îles dont l'appropriation fait l'objet de litiges plus ou moins forts (îles Tomb dans le golfe Arabo-Persique ; îles de la mer de Chine méridionale) en raison de leur importance pour le contrôle de routes maritimes majeures et/ou l'accès à des ressources marines.

4. Le texte s'organise en deux parties : dans le premier paragraphe, l'auteur fait le point sur l'importance stratégique des îles en raison de leur localisation sur les passages stratégiques ; dans le deuxième paragraphe, l'auteur met en évidence les litiges et conflits existant à propos de ces îles. Chaque paragraphe est illustré d'exemples concrets.

Deux types de situation sont évoqués : les îles situées sur des passages stratégiques, comme les détroits, ou en tout cas à proximité directe de routes maritimes majeures ; les îles dont les eaux et le sous-sol sont riches en ressources. Il est pertinent dans les deux cas d'utiliser le terme « stratégique » car l'appropriation de ces îles repose sur le développement de structures militaires de surveillance, voire sur des conflits qui peuvent déboucher sur des guerres comme aux Malouines.

5. Les îles Abou Moussa et Tomb sont stratégiques car elles sont situées à proximité directe du détroit d'Ormuz, côté golfe Arabo-Persique : leur possession permet de contrôler étroitement la route maritime majeure qui évacue le pétrole et le gaz des pays du Golfe vers l'Asie, l'Europe et les États-Unis et revient à avoir « entre ses mains » l'économie mondiale, dont le fonctionnement repose sur la libre circulation dans le détroit d'Ormuz. De plus, la ZEE de ces îles est vraisemblablement riche en hydrocarbures. On comprend alors pourquoi les États au large desquels ces îles sont situées sont

en conflit à ce propos, d'autant qu'ils n'ont pas les mêmes alliés dans la région : l'Iran est farouchement opposé aux États-Unis et à l'Arabie Saoudite, son grand rival régional, desquels les ÉAU sont au contraire proches.

On peut bien sûr évoquer les exemples des îles de la mer de Chine méridionale (Paracels, Spratley ou Scarborough) qui font l'objet de ce type de litige entre la Chine et le Vietnam (Paracels), entre la Chine et les Philippines (Spratley et Scarborough).

6. Les îles Malouines sont proches des côtes argentines, bien plus proches bien sûr qu'elles ne le sont des côtes britanniques. Elles sont à moins de 500 km de la terre argentine la plus proche, soit l'extrémité de la Terre de Feu.

7. L'occupation britannique de ces îles se justifiait jusqu'à l'ouverture du canal de Panama car ces îles permettaient de contrôler la route du cap Horn, soit l'unique passage existant (hors Arctique) entre l'Atlantique et le Pacifique. Contrôler cette route était alors stratégique et emblématique aussi de la puissance de la Grande-Bretagne, reine des mers et du commerce mondial à cette époque-là. Le percement du canal de Panama a entraîné la péremption de cette fonction. Aujourd'hui, les Britanniques persistent à conserver ces îles non pas en raison de leur localisation sur cette route maritime, largement abandonnée car très longue et dangereuse (sauf pour les skippers faisant le tour du monde, pour lesquels les 40° et 50° rugissants du cap Horn sont le lieu de tous les exploits), mais en raison des réserves halieutiques et surtout en hydrocarbures que leurs eaux recèlent.

Le caractère stratégique des Malouines a donc évolué dans le temps : d'îles permettant le contrôle d'une route maritime majeure, elles sont devenues stratégiques en raison des ressources marines de leur ZEE.

8. La carte du golfe Arabo-Persique rend compte de la localisation stratégique des îles Tomb sur une route maritime majeure, plus précisément dans un passage stratégique, tout en montrant qu'elles font l'objet d'un litige entre Iran et ÉAU. L'image satellite de Subi Reef témoigne des convoitises dont font l'objet des îles Spratley, disputées entre Chine et Philippines en raison de leurs ressources mais aussi de leur localisation sur la route maritime majeure qui relie les ports chinois au golfe Arabo-Persique et à l'Europe. Le fait que la Chine fasse unilatéralement « main basse » sur ces îles en y construisant des installations militaires rend compte de leur caractère stratégique. De plus, cette appropriation est contestée non seulement par les pays bordiers, mais aussi par les pays occidentaux, au premier chef les États-Unis, longtemps seuls gendarmes des mers, et qui se méfient des capacités nouvelles de la Chine à surveiller cette route, voire à remettre en cause la liberté de circulation.

Analyser une infographie p. 61

1. Ce sujet se rattache au cours 1 et surtout au cours 3.

2. On peut analyser

1. Les différentes formes de pêche illégale
2. Leurs conséquences environnementales, économiques et sociales
3. Les tensions et conflits qu'elles peuvent provoquer

3. Le document présente trois parties principales : à gauche, il définit les différents types de pêche illégale ; à droite, il définit la pêche légale, ce qui permet la comparaison avec la pêche illégale ; en bas à droite, il rend compte des conséquences de la pêche illégale.

4. Il existe trois types de pêche illégale, qui déterminent l'acronyme INN utilisé pour la désigner de manière générique : la pêche Illicite, la pêche Non déclarée, la pêche Non réglementée. La définition de chacun de ces types est clairement donnée par le document.

Leur différence avec la pêche légale est bien sûr que ces pêches ne respectent pas les règles auxquelles se plie la pêche légale : respect des lois, autorisation obligatoire, déclaration aux autorités, respect de la réglementation sur le pavillon et sur les zones de pêche.

L'intégration de la production illégale dans les circuits légaux de distribution s'effectue grâce à l'émission de documents falsifiés pour les pêches illicite et non déclarée, et par la livraison directe des captures sur les marchés ou dans les usines pour la pêche non réglementée.

5. Les conséquences auxquelles le document fait explicitement référence sont les conséquences environnementales, sociales et économiques. La biodiversité marine est remise en cause par la pêche illégale qui ne respecte par exemple aucune réglementation et donc aucun quota de pêche (quantité et type de poisson), participant fortement à la surpêche et à l'épuisement des ressources,

et qui utilise parfois des techniques interdites comme la pêche à la dynamite. L'environnement est mis en danger, et par là-même la sécurité alimentaire des populations locales, pas seulement littorales, ce qui pose un problème social, dont les dimensions sont bien sûr aussi économiques (perte de revenus pour les pêcheurs locaux opérant dans la légalité).

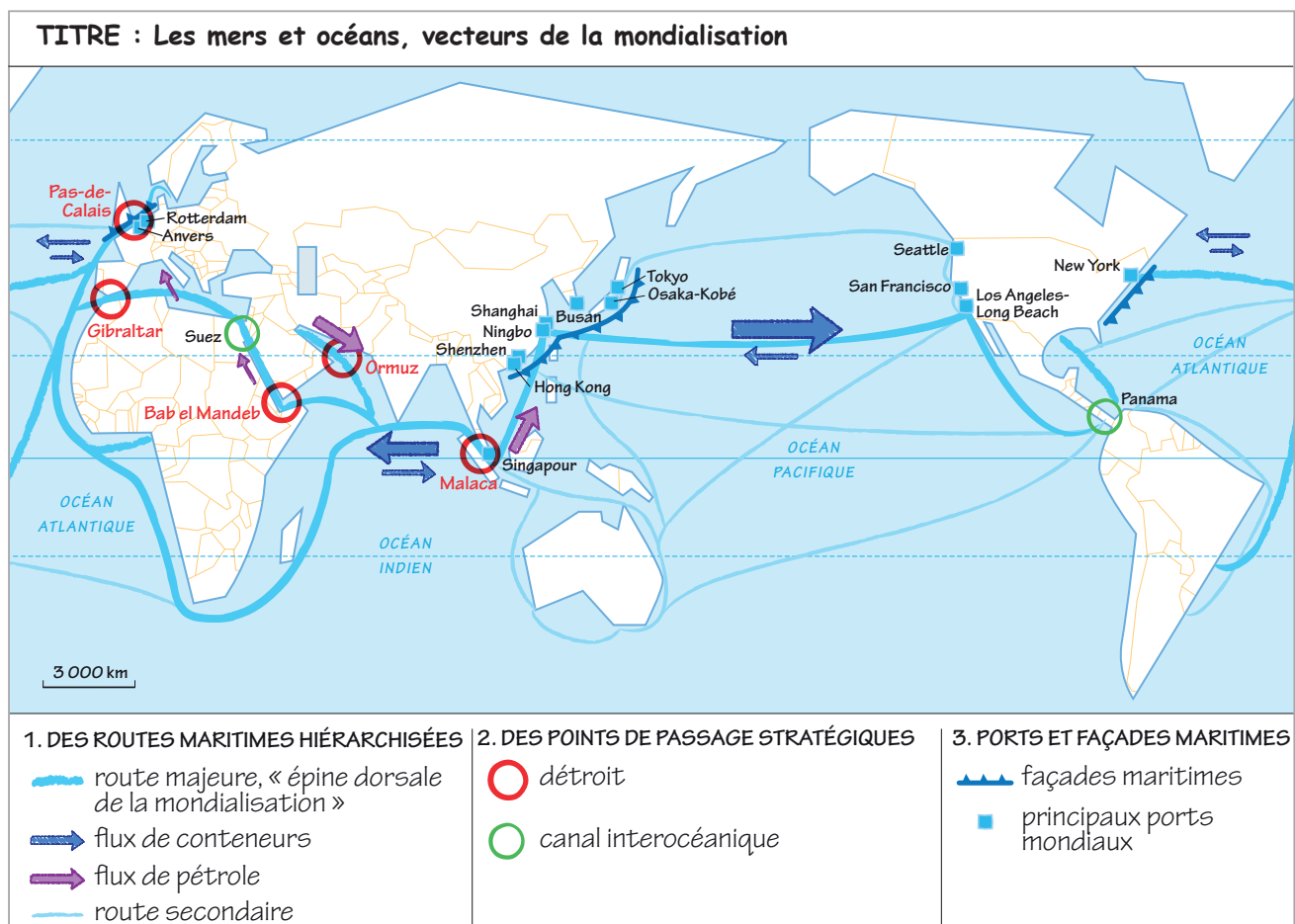
Le problème environnemental est à la fois local et mondial car l'environnement marin forme un tout. Les pertes économiques sont à la fois locales, nationales et mondiales.

6. Tensions et conflits ne sont pas évoqués explicitement dans ce document. Le point sur les documents falsifiés (tensions avec les autorités en cas de découverte) et la partie sur les conséquences permettent d'évoquer les conflits. Ces conflits peuvent confronter les populations locales de pêcheurs opérant légalement aux pêcheurs illégaux, mais aussi les autorités nationales, qui subissent une remise en cause de leur souveraineté, une baisse des revenus de leur population et de l'État, aux pêcheurs illégaux, voire à leur pays d'origine. Les tensions et conflits peuvent donc exister à différentes échelles, avec différents types d'acteurs (pêcheurs, États).

7. On peut utiliser comme exemple l'étude de cas sur la mer de Chine méridionale (doc. 1 et 2 p. 36), mais aussi l'exemple portant sur les enjeux de la présence française dans l'océan Indien (doc. 4, p. 81) et la photographie d'ouverture du chapitre 1, p. 23.

pp. 62-63

Bac blanc Transposer un texte en croquis p. 62



Analyser un document p. 62

Proposition de plan :

I. Les routes maritimes jouent un rôle essentiel dans la mondialisation

II. Des espaces stratégiques de premier ordre : Walter Raleigh « celui qui domine la mer, domine le commerce ; celui qui domine le commerce, domine le monde lui-même »

III. Une importance économique et stratégique cependant inégale

Parties du texte à expliquer dans les différentes parties du plan :

« Conditionnant le transit des ressources, des matières premières et des marchandises, les routes ont toujours été vitales pour les sociétés. Leur tracé, connectant des espaces, en isolant d'autres, tout comme leurs points stratégiques, permettant d'ouvrir ou de fermer les passages, vallées, cols, ponts, détroits, îles, etc., sont étudiés par la géopolitique. L'importance de contrôler les routes commerciales a été théorisée à la fin du xixe siècle par l'amiral américain Mahan. Au tournant de ce siècle, les États-Unis se sont ainsi rendus maîtres des routes transocéaniques, faisant l'acquisition de plusieurs îles dans le pacifique (Hawaï, Guam...) et prenant possession du canal de Panama. Encore aujourd'hui, la position des flottes et des bases américaines dans le monde reflète cette volonté de maîtriser et de sécuriser les routes d'approvisionnement.

Le détroit de Malacca en est un parfait exemple. Localisé sur un des axes majeurs du trafic maritime international, il s'étend sur près de 800 km et offre une connexion entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Il permet en particulier l'accès à Singapour, deuxième port mondial de conteneurs. Or, les luttes sont âpres pour contrôler et sécuriser cette zone, notamment pour réduire les activités de piraterie. Une forte concurrence géopolitique oppose la Chine et les États-Unis dans la région. »

Analyser un document p. 63

Proposition de plan :

1. Une région traversée par une route importante du pétrole
2. Des ressources convoitées par des acteurs africains et extérieurs à la région
3. L'intensité et la multiplicité des tensions justifient des dispositifs de surveillance.

Question problématisée p. 63

Sujet 1 : Pourquoi les mers et océans sont-ils des vecteurs de la mondialisation ?

Proposition de plan :

1. Des facteurs politiques et techniques ont favorisé la littoralisation et la maritimisation des économies
2. Les routes maritimes, vecteurs des flux de la mondialisation
3. Hiérarchie des mers et océans dans la mondialisation (typologie)

Sujet 2 : Pourquoi peut-on dire que les mers et océans sont des lieux de conflits et de tensions ?

Proposition de plan :

1. Des facteurs économiques : les mers et océans, vecteurs de la mondialisation
2. Des facteurs politiques : la maîtrise des mers, enjeu de souveraineté et de puissance
3. Une conflictualité cependant très inégale d'un espace maritime à un autre

Sujet 3 : Quelle est la hiérarchie des espaces maritimes dans le contexte de la mondialisation ?

Proposition de plan :

1. La hiérarchie des espaces maritimes : routes majeures, routes secondaires de la mondialisation
2. Pourquoi une telle hiérarchie ?
3. Les conséquences géopolitiques de cette hiérarchie : une conflictualité inégale selon les espaces