

# MERS ET OCEANS DANS LA MONDIALISATION

## **INTRODUCTION**

La mondialisation est un phénomène d'intensification des échanges à échelle mondiale.

Elle repose sur la communication et donc sur les transports L'essentiel du transport de marchandise mais aussi une partie du tourisme se fait par voie maritime, ce qui confère aux mers et océans un rôle privilégié incontournable.

**En quoi les mers et océans jouent un rôle prépondérant dans la mondialisation ?**

1-Quelles sont les principales ressources et voie maritimes?

2-Toutes les mers ne jouent pas un même rôle dans la mondialisation

3-Comment concilier circulation, appropriation et protection ?

# I/ Route et ressources des mers et des océans

## A/ Maritimisation des économies

Def: **C'est l'intensification des échanges internationaux par voie maritime**

1) Mers et océans apportent des ressources nombreuses :

3 types

**Des ressources énergétiques.**

30% de la production d'hydrocarbures off-shore (Golfe persique, le Golfe du Mexique et la Mer d Chine).

Énergie éolienne

Exploitation des minerais au fond des mers

## **Les ressources halieutiques :**

Il s'agit des ressources vivantes aquatiques

2.3tonnes de poisson par pêcheur et par an.

Pêche artisanale ou industrielle.

Le top 5 des pays pour la pêche est : Chine, Indonésie, EU, Russie, Pérou (puis Inde et Japon).

S'ajoute l'aquaculture et les algocarburants.

## **Des ressources touristiques :**

pour les croisières et les stations balnéaires littorales

28 millions de croisiéristes par an

destination phare reste le bassin Caribéen.

## 2) Des échanges intenses de marchandises :

Un rôle majeur dans le transport : 80% du transport de marchandise, grâce à la **conteneurisation** qui favorise **l'intermodalisme**.

Un coût très bas : un porte conteneur peut transporter en moyenne **20 000 EVP** ( 1 EVP est un conteneur de 6m/2,5m).

Cela équivaut à 400 trains, 100 Airbus 380, 20 000 camions  
un trajet Shanghai-Marseille coûte moins cher qu'un camion  
Marseille-Avignon ( 112 km d'autoroute).

MSC a le plus grand : MSC GULSUN 23 800 EVP/ France : Saint-Exupéry 20 000 EVP

### 3) Des échanges humains et d'informations :

Un rôle majeur dans les migrations, dans l'histoire avec par exemple la colonisation le commerce triangulaire ou la population de pays tels que les EU ou l'Australie.

Aujourd'hui, les réfugiés ....

Le premier câble transatlantique a été posé en 1858.

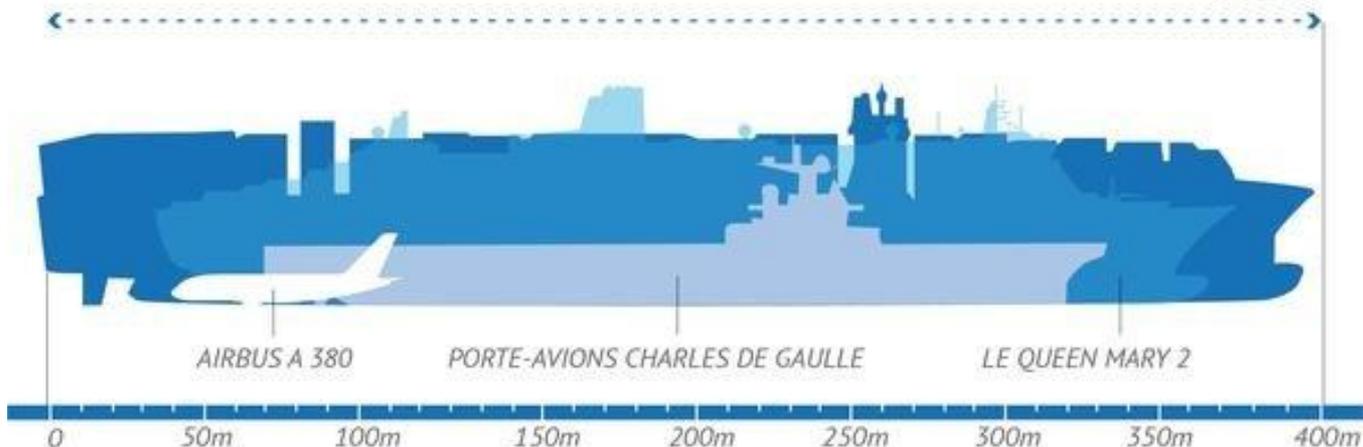
Aujourd'hui, on compte 1.3 millions de km de câbles sous-marins : c'est 32 fois le tour de la terre !



# Un navire de 400 m de long

PORTE-CONTENEURS ANTOINE DE SAINT EXUPÉRY

400 m



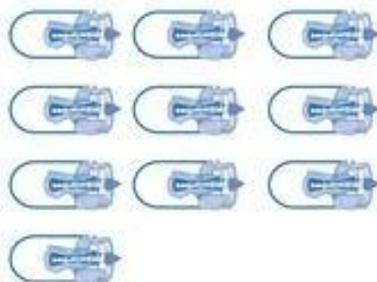
LARGEUR

59 m

45m

## PUISSANCE

**100 000 cv**  
soit 10 réacteurs d'Airbus



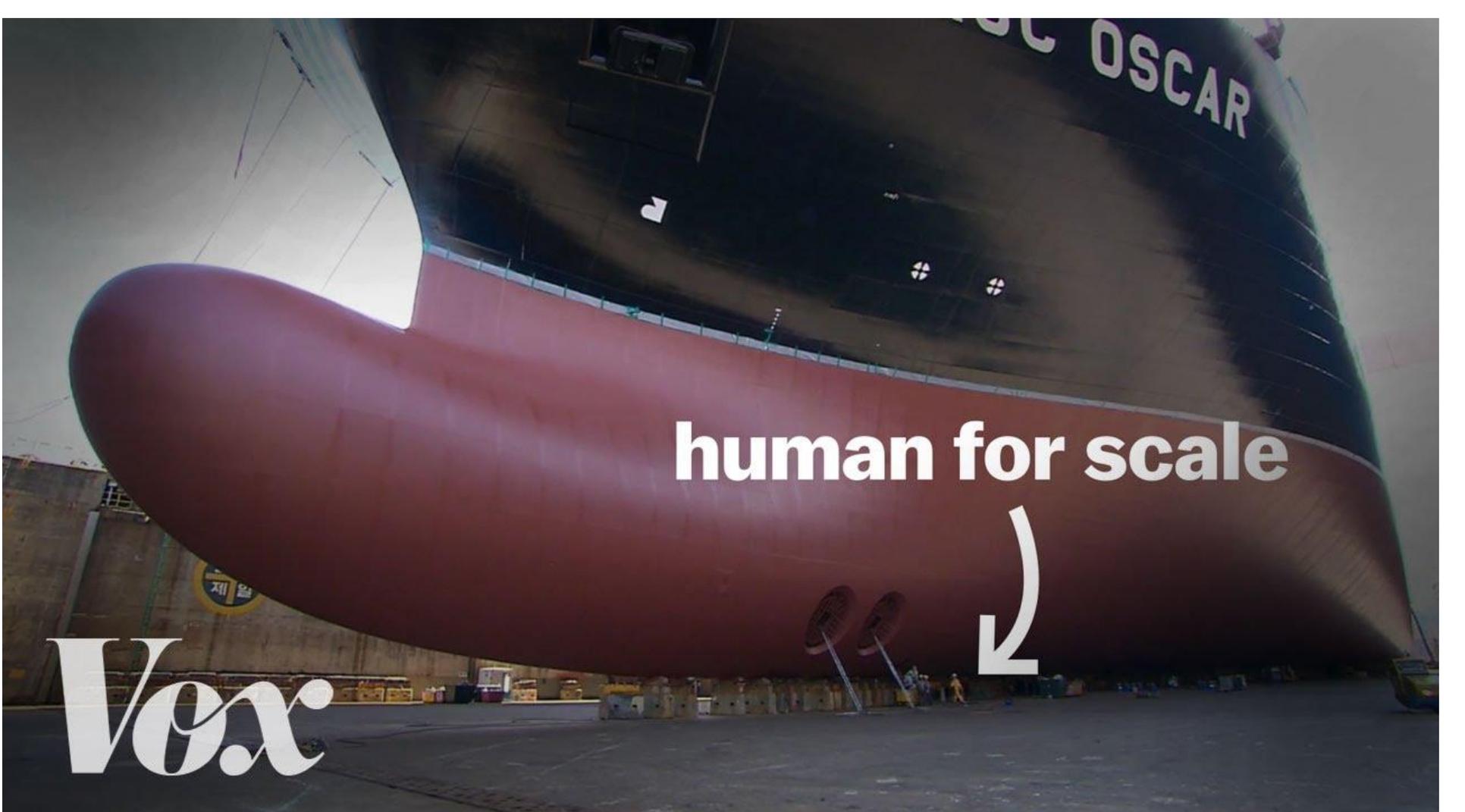
## VITESSE

**22 nœuds**  
(41 km/h)

## VOLUME

**20 600 conteneurs,**  
soit une chaîne  
de 123 km s'ils sont  
mis bout à bout

Source : CMA CGM



human for scale



*Vox*

Mers et océans sont ainsi devenus des lieux privilégiés dans la mondialisation.

Mais tous n'y jouent pas un même rôle

## II/ Une inégale intégration à la mondialisation

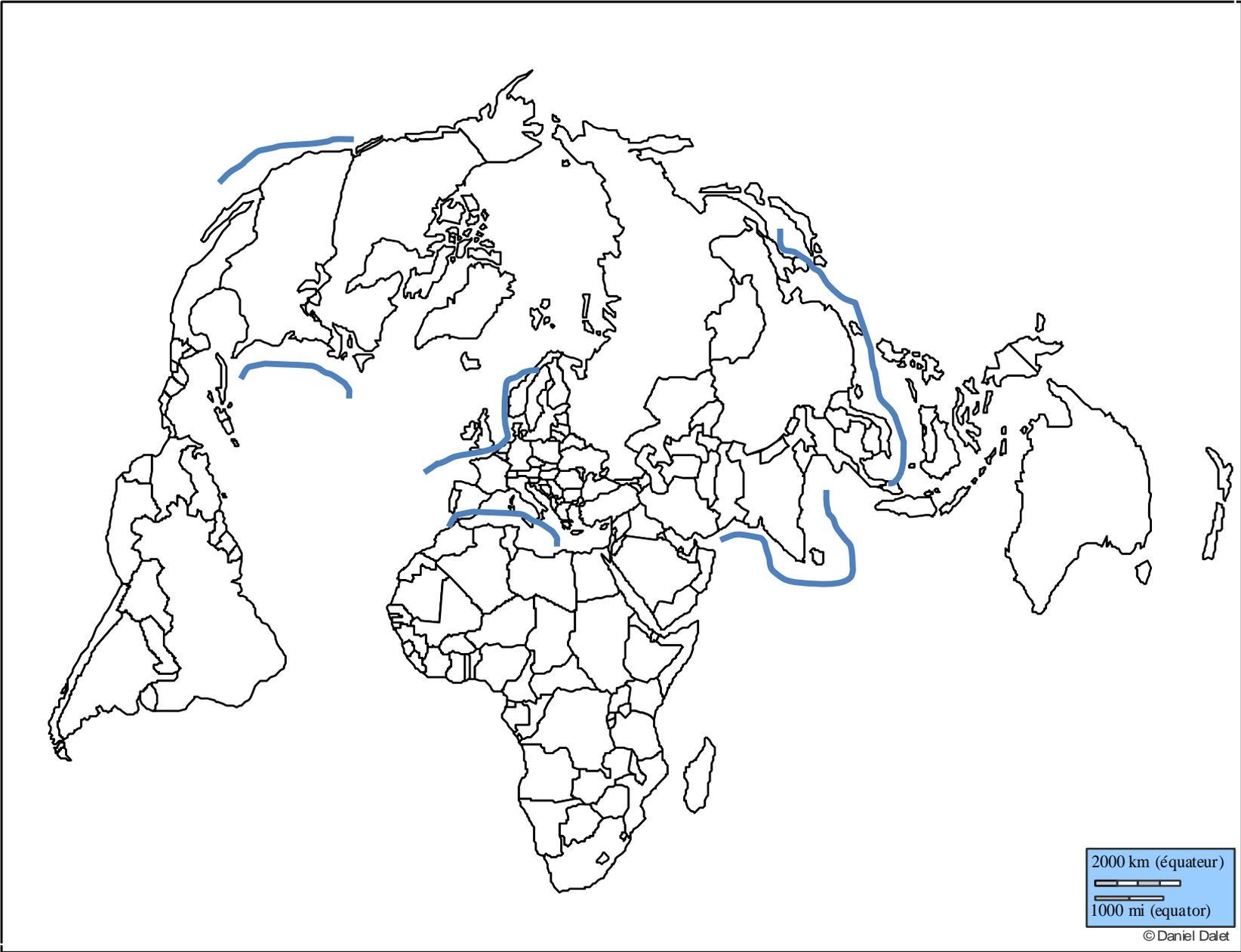
### A/ Une inégale répartition du trafic maritime

#### 1) Des façades et lieux privilégiés :

Northern Range, Golfe du Mexique, Façades orientales et occidentale des EU, Méditerranée et mer de Chine.

A PLACE SUR CARTE





## 2) Les grandes routes maritimes :

\_ Cette attractivité dépend des routes maritimes (CARTE) entre les principaux PORTS qui sont des **HUBS**.

Ces liaisons sont privilégiées par les armateurs :

COSCO les Chinois, MAERSK les danois, MSC l'italo-suisse ou CMA France.

# Les principales routes maritimes



## B/ Des passages et lieux stratégiques :

Carte localisation

### Les canaux

Suez 1869 et Panama 1914. Etude pour Guatemala mais laissé en stand by.

**CANAL DE PANAMA**



**CANAL DE SUEZ**



2000 km (équateur)



1000 mi (equator)

© Daniel Dalet

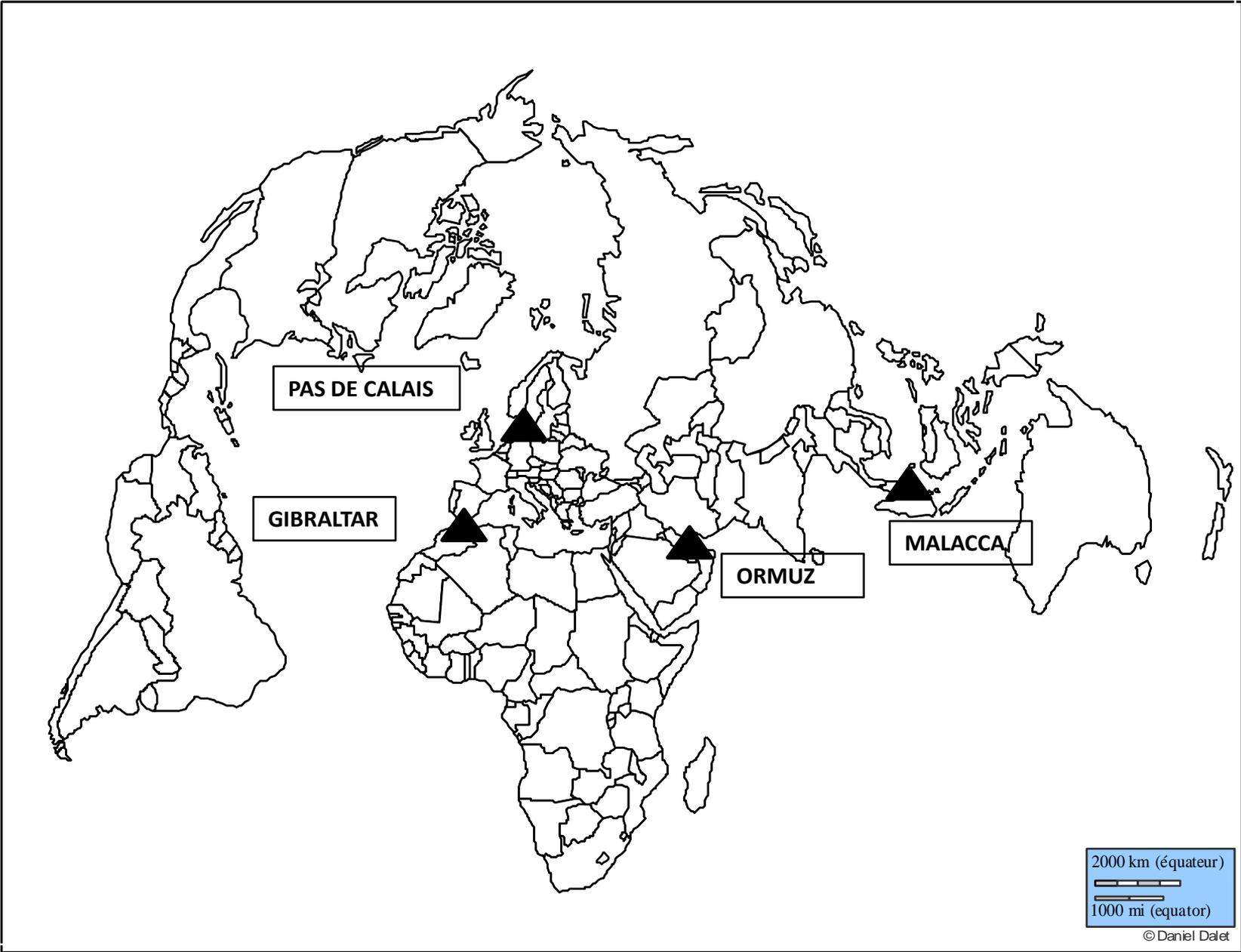
## Les détroits:

ORMUZ 41 % du pétrole mondial y transite

MALACCA essentiel pour le transport en porte conteneur depuis et vers l'Asie

GIBRALTAR

PAS DE CALAIS ( vers et depuis la Mer du Nord)



PAS DE CALAIS

GIBRALTAR

ORMUZ

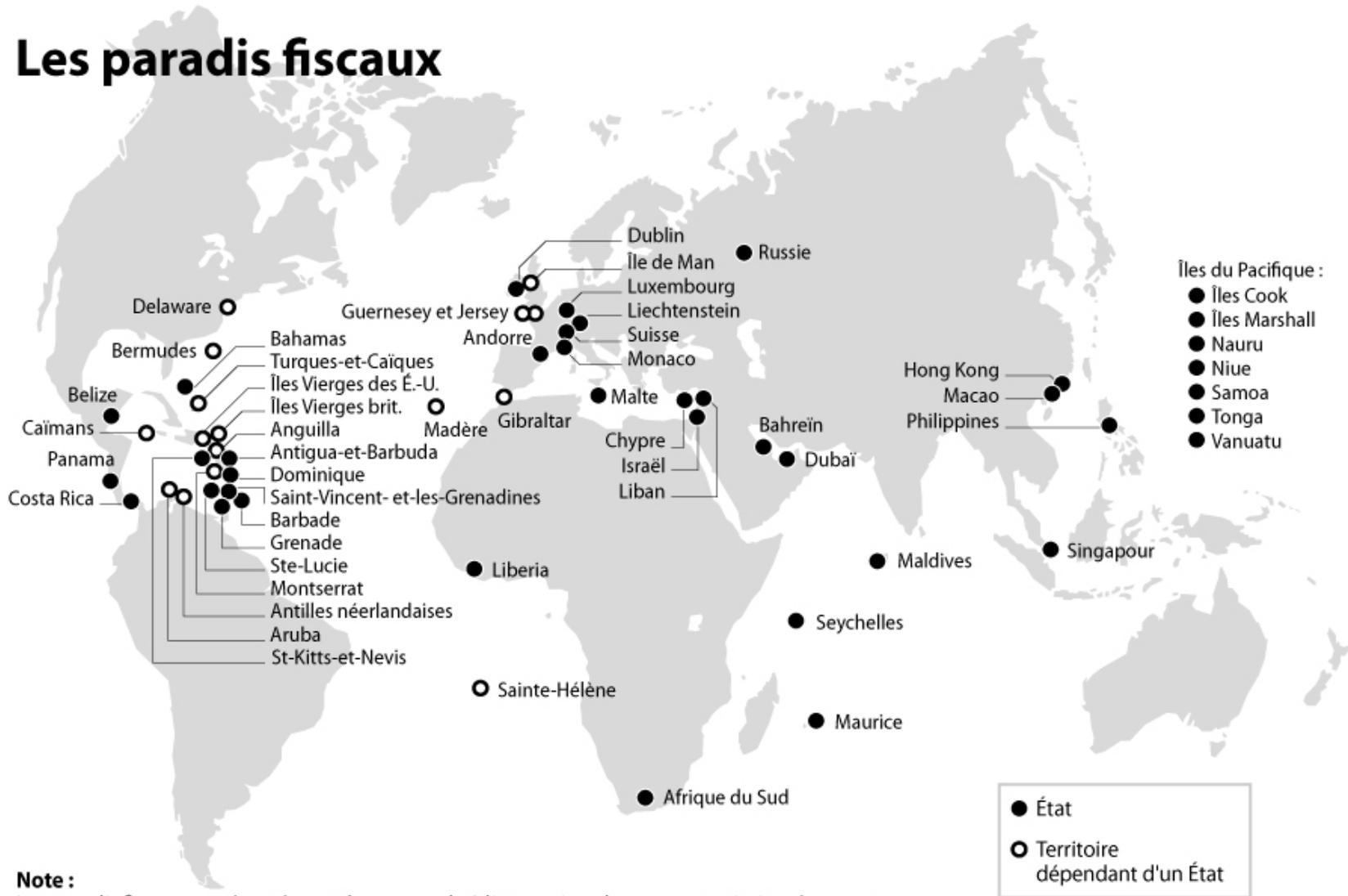
MALACCA

2000 km (équateur)  
1000 mi (equator)

## Un rôle important des îles :

pour, les bases militaires, le tourisme mais aussi pour des paradis fiscaux.

# Les paradis fiscaux



## Note :

Les paradis fiscaux représentés sont la somme de 3 listes noires de pays ou territoires émanant :

1. de l'OCDE (47 identifiés en 1999 et finalement 35 publiés en 2000) ;
2. du Forum de stabilité financière (42 classés en 3 groupes selon la hiérarchie des risques) ;
3. du GAFI (29 identifiés et finalement 15 publiés).

**Ces 3 listes ont été publiées en 2000 puis actualisées à la baisse chaque année jusqu'à être vidées de leur contenu en 2005-2006.**

Sources : Christian CHAVAGNEUX et Ronen PALAN, *Les Paradis fiscaux*, Paris, La Découverte, 2006 et Plateforme paradis fiscaux et judiciaires

## C/ Les espaces maritimes sont en constante évolution :

### 1- La Chine 1<sup>er</sup> acteur du commerce maritime

Elle a développé sous XI JINPING ( 2013) le **projet « nouvelle route de la soie »** afin de garantir l'acheminement des marchandises vers ou en provenance de la Chine.

La chine construit ainsi des infrastructures portuaires à ses frais dans des pays alliés ou sur des terres qu'elle loue ou achète.

Cela s'appelait autrefois la « stratégie du collier de perles » quand il ne s'agissait que de développer le commerce maritime, mais le projet route de la soie se double d'une voie terrestre: le nom a donc changé

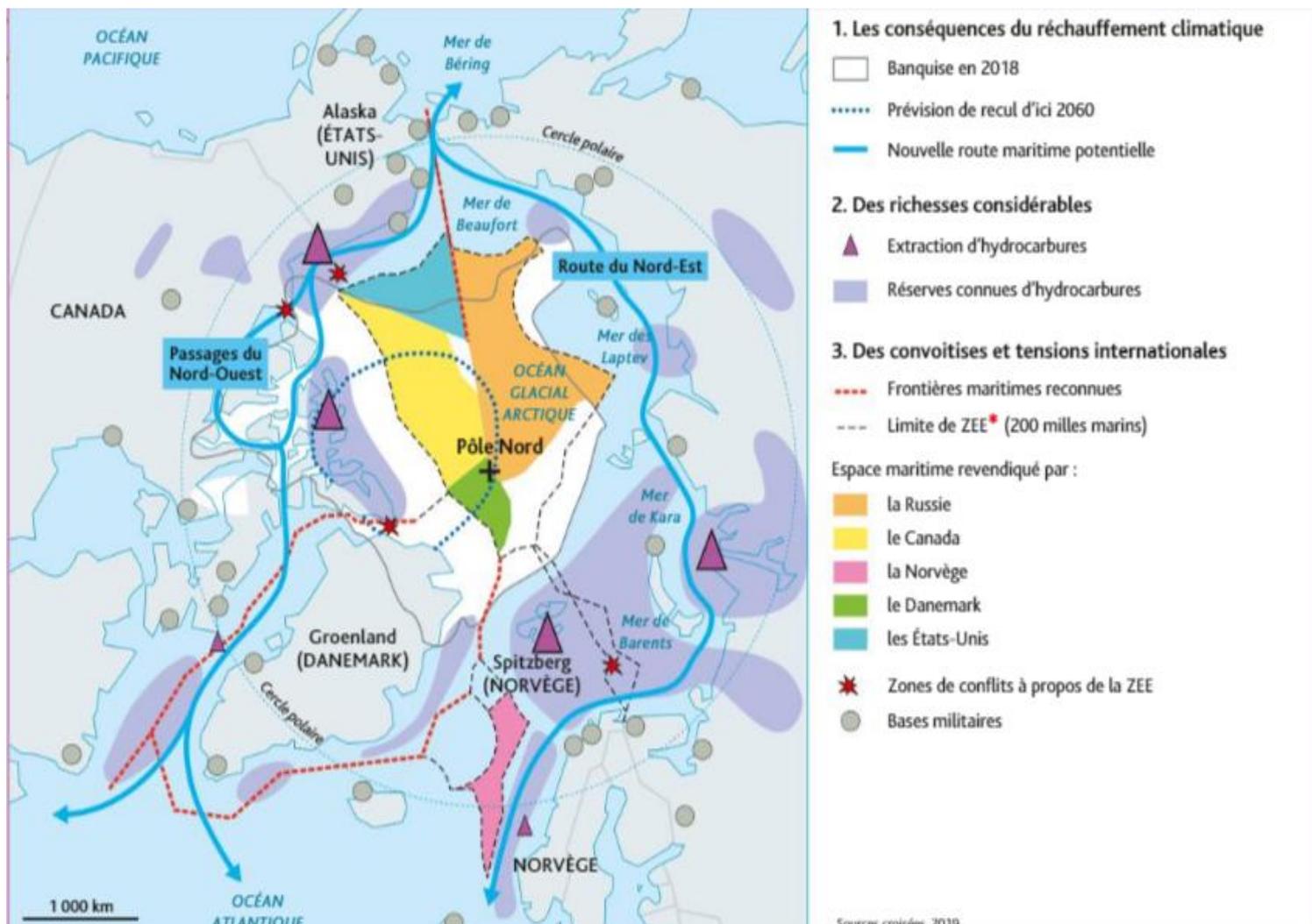
## Les grands axes de la nouvelle Route de la soie

Routes terrestres Routes maritimes



# C/ Les espaces maritimes sont en constante évolution :

## 2-Projet de routes arctiques



Ces routes sont apparues suite à la fonte de la calotte glaciaire au pôle Nord (réchauffement climatique)

Les pays riverains de cette zone revendiquent donc un contrôle de ces eaux: Canada, Etats-Unis, Danemark, Norvège, Russie

Pour eux il s'agit :

- de tirer avantage de ce nouveau passage ( gain de temps)

- d'avoir un contrôle sur le commerce mondial et le trafic maritime

- De pouvoir bénéficier de nouvelles ressources énergétiques et halieutiques

Ainsi, mers et océans sont des lieux incontournables de la mondialisation, ce qui explique qu'ils soient très convoités.

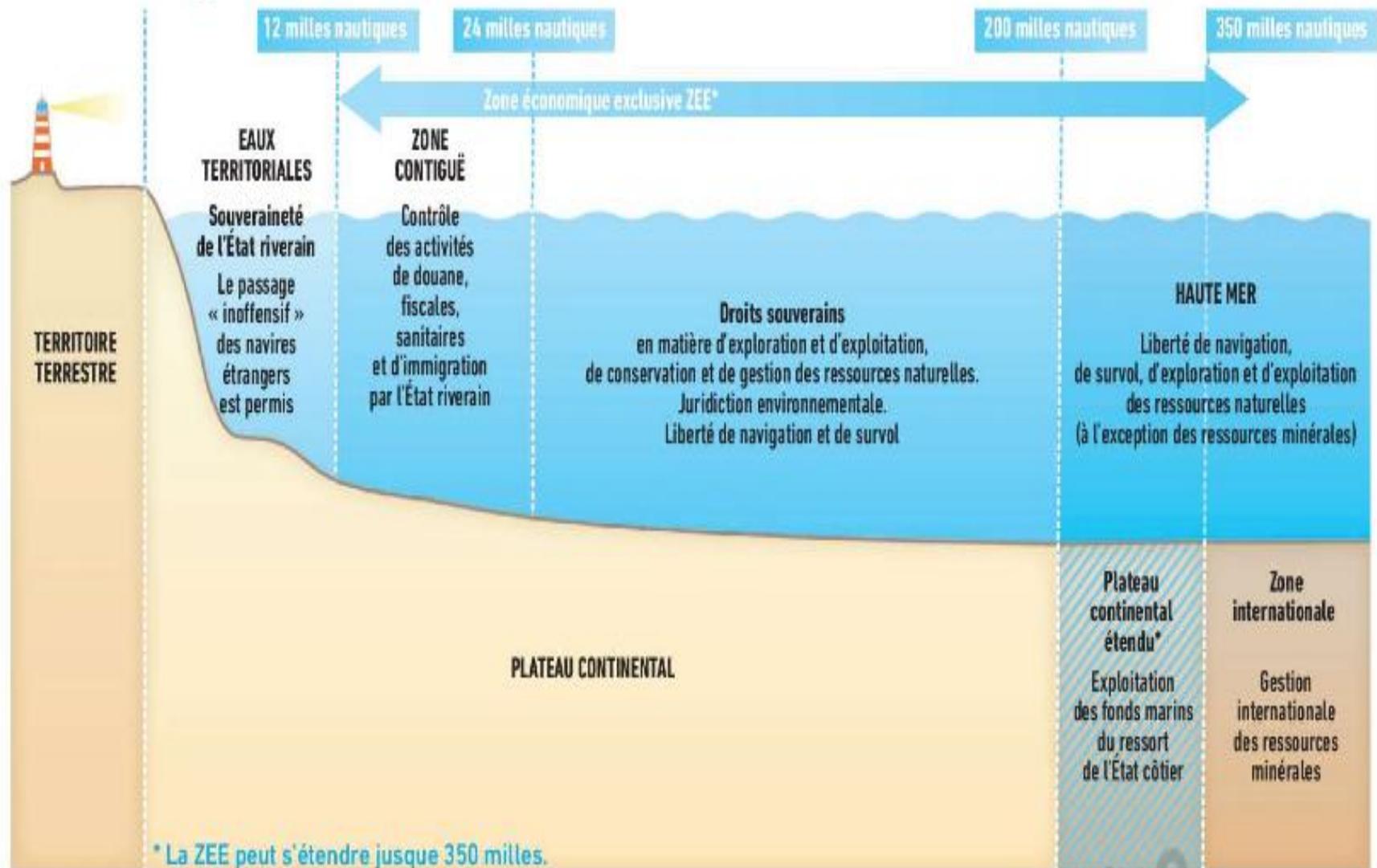
C'est pour cela qu'il est nécessaire de concilier circulation, appropriation mais aussi protection de ces espaces devenus essentiels .

### III/ Concilier circulation, appropriation et protection

#### A/ Que dit le droit international ?

En 1982, la Conférence de Montégo Bay : ( appliqué 1994 mais refusé par EU) a partagé les océans et les mers

Les eaux internationales représentent encore 53 % des océans.



## **B/ Cela génère des tensions :**

Il existe un TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER sous l'égide de l'ONU qui essaie de résoudre les conflits

Il y a plusieurs types de conflits ou de problèmes

### **Exemple 1:**

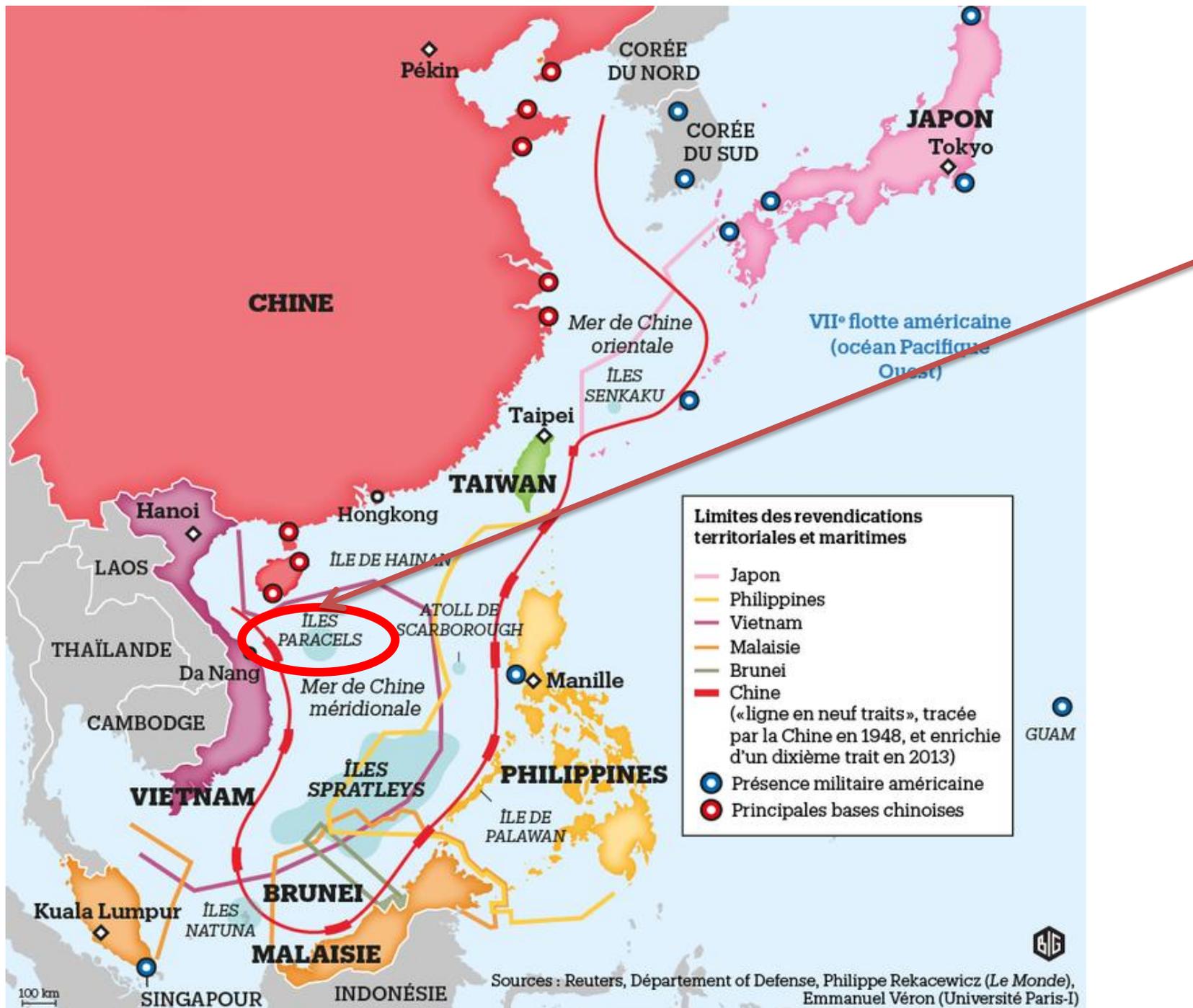
La piraterie au large de la Somalie.

### **Exemple 2: les ZEE qui s'entrecroisent**

## 1<sup>er</sup> cas La Chine revendique certains territoires en mer de Chine méridionale

Les îles Paracels, situées dans le Nord de la mer de Chine méridionale, sont revendiquées par le Vietnam et par la Chine car elle offrent du pétrole off shore et des ressources halieutiques.

Les Chinois ont emprunté la manière forte puisqu'ils les occupent depuis 1974



Sources : Reuters, Département of Defense, Philippe Rekacewicz (*Le Monde*), Emmanuel Véron (Université Paris-I)

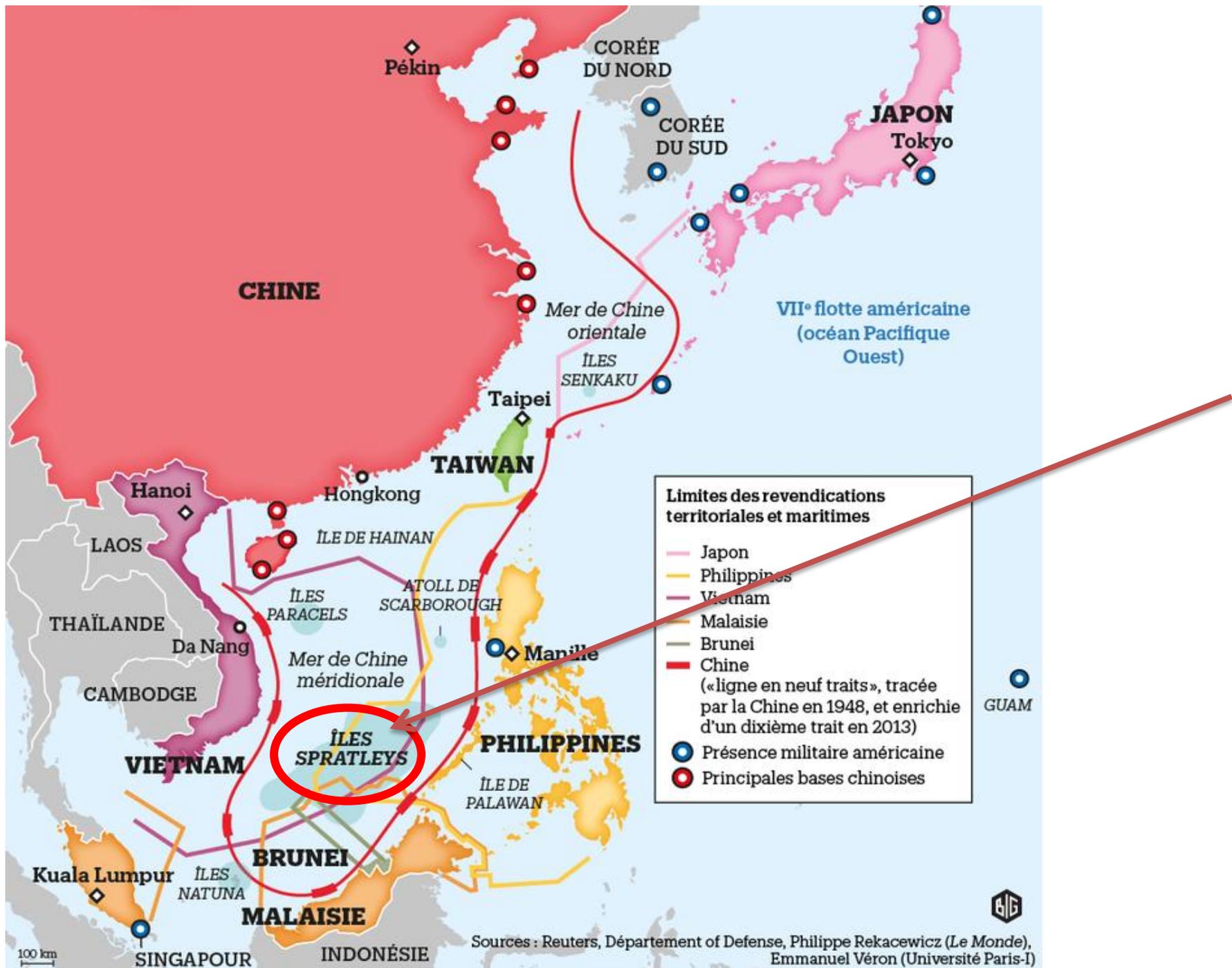


## 2<sup>ème</sup> cas La Chine revendique certains territoires en mer de Chine méridionale

La Chine a aussi depuis peu occupé les îles Spratley pour les mêmes raisons.

Mais là, elle a commencé à y installer des bases militaires sur des terres artificielles





**CHINE**

CORÉE DU NORD

CORÉE DU SUD

**JAPON**  
Tokyo

VII<sup>e</sup> flotte américaine  
(océan Pacifique Ouest)

Mer de Chine orientale

ÎLES SENKAKU

Taipei

**TAIWAN**

Hongkong

Hanoi

LAOS

THAÏLANDE

Da Nang

CAMBODGE

**VIETNAM**

ÎLE DE HAINAN

ÎLES PARACELS

ATOLL DE SCARBOROUGH

Mer de Chine méridionale

Manille

**PHILIPPINES**

ÎLE DE PALAWAN

**ÎLES SPRATLEYS**

**BRUNEI**

ÎLES NATUNA

**MALAISIE**

INDONÉSIE

Kuala Lumpur

SINGAPOUR

GUAM

**Limites des revendications territoriales et maritimes**

- Japon
- Philippines
- Vietnam
- Malaisie
- Brunei
- Chine  
(« ligne en neuf traits », tracée par la Chine en 1948, et enrichie d'un dixième trait en 2013)

- Présence militaire américaine
- Principales bases chinoises

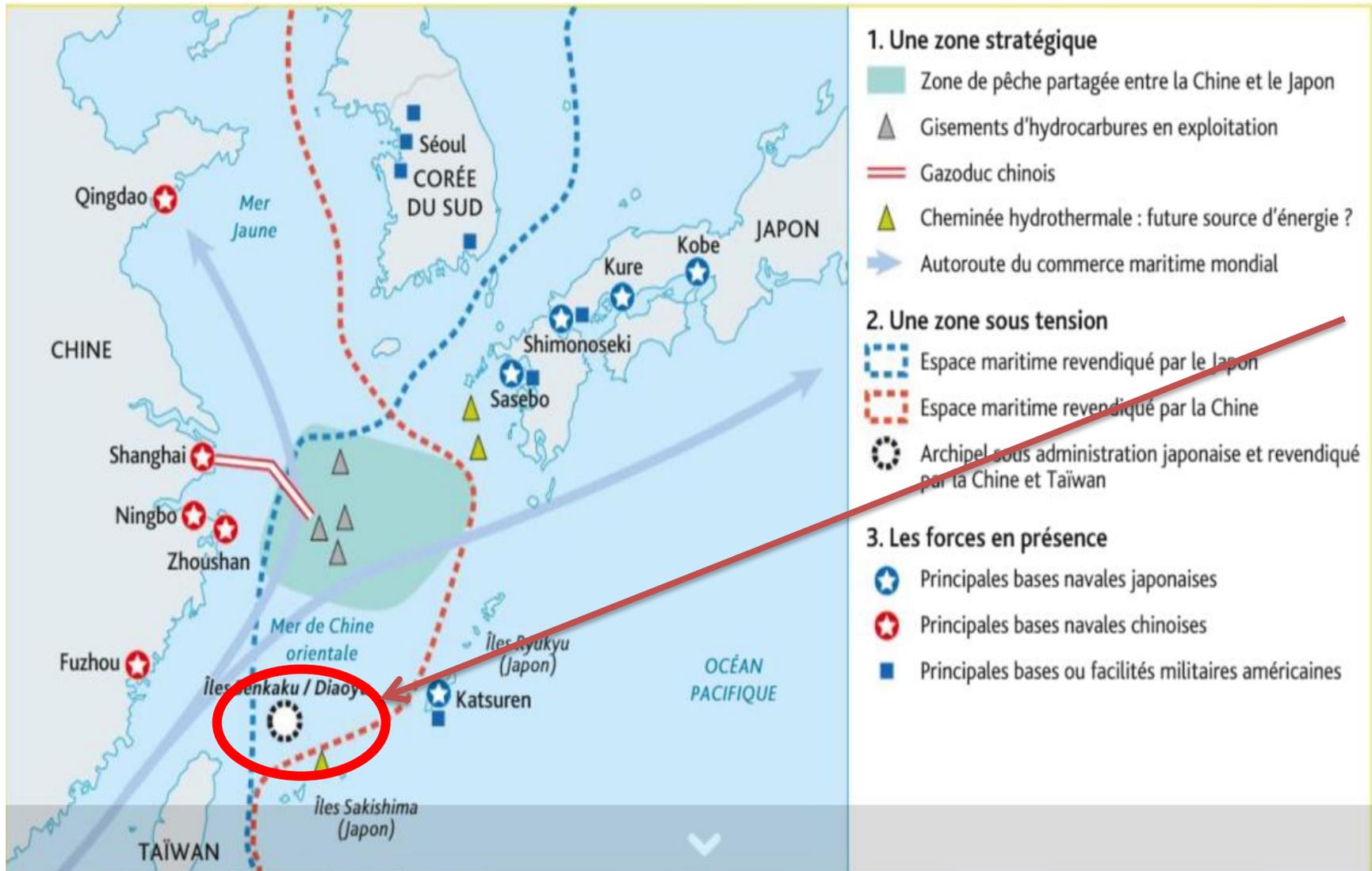
100 km

Sources : Reuters, Département of Defense, Philippe Rekacewicz (*Le Monde*), Emmanuel Véron (Université Paris-I)





# 3<sup>ème</sup> cas Un conflit qui dure entre la Chine et le Japon: les îles Diaoyu/Senkaku



## C/ Des milieux qui doivent être protégés :

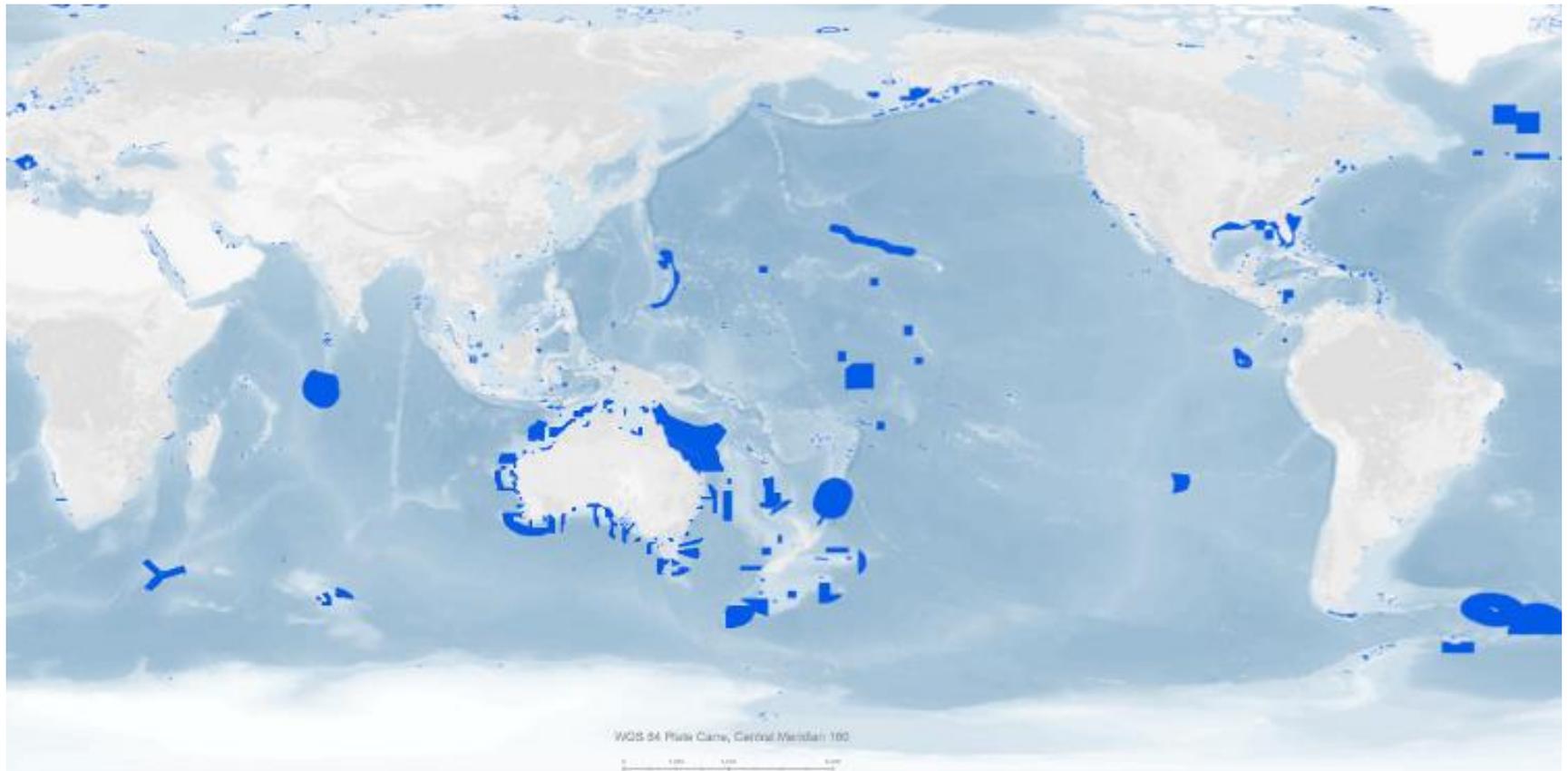
1- Il faut aller vers une exploitation durable : éviter la surpêche (thon rouge, cabillaud, saumon sauvage). 35% des stocks de poissons sont surexploités

Ils sont aussi victime de la pollution : plastiques, marée noire au large du Niger...

2- Pour cela , il a été créé des **AIRES MARITIMES PROTEGEES** afin de reconstituer les réserves -halieutiques.

Seuls 3% des océans sont protégés et l'association ONG WWF(World Wildlife Fund) estime qu'il faudrait étendre cela à 30% pour une réelle efficacité.

# Carte des aires marines protégées dans le monde



## CONCLUSION

### **En quoi les mers et océans jouent un rôle prépondérant dans la mondialisation ?**

Océans et mers jouent donc un rôle majeur dans la mondialisation sur le plan économique puisqu'ils constituent vecteur majeur de transport.

Cependant, tous ne jouent pas un rôle égal, certains s'imposent plus que d'autres.

Il faut donc aujourd'hui savoir les faire évoluer afin d'optimiser leur utilisation tout en les protégeant.

Cela est loin d'être facile à cause de la pression économique mais aussi par les tensions qu'ils génèrent: ils sont ainsi devenus des espaces hautement stratégiques tant sur le plan économique sur le plan géopolitique