

PREPARATION CAEIMER

Thème 5. Les espaces maritimes, le milieu marin et leurs enjeux associés



Image J.Beafort CC

A. Les enjeux géopolitiques

1. La maîtrise des différents domaines maritimes (Montego Bay) et des zones économiques exclusives par les États : entre appropriation et protection

C'est en 1982 que s'est tenue à Montego Bay, en Jamaïque, une Conférence internationale sous l'égide de l'ONU pour le droit de la mer qui n'est entrée en vigueur qu'en 1994. Cependant en 2023, certains états ne l'ont pas signée ou pas ratifiée comme l'Iran, Israël (Une nouvelle étude était en cours suite à la découverte de champs d'hydrocarbures dans les eaux israéliennes et libanaises, le dernier gouvernement en date l'a reporté sine die) et les États-Unis, même si ces derniers l'appliquent néanmoins.

La convention **organise les espaces maritimes en 6 types d'espaces maritimes où la puissance des états s'exerce différemment.**

-**Les eaux territoriales (eaux intérieures et mer territoriale) : souveraineté totale** de l'état jusqu'à **12 milles nautiques**. L'état peut y exercer l'ensemble de ses lois.

-**La zone contiguë : jusqu'à 24 milles marins (environ 44km)** : l'état peut y exercer des **droits de douanes et de police, mais doit laisser la navigation libre**

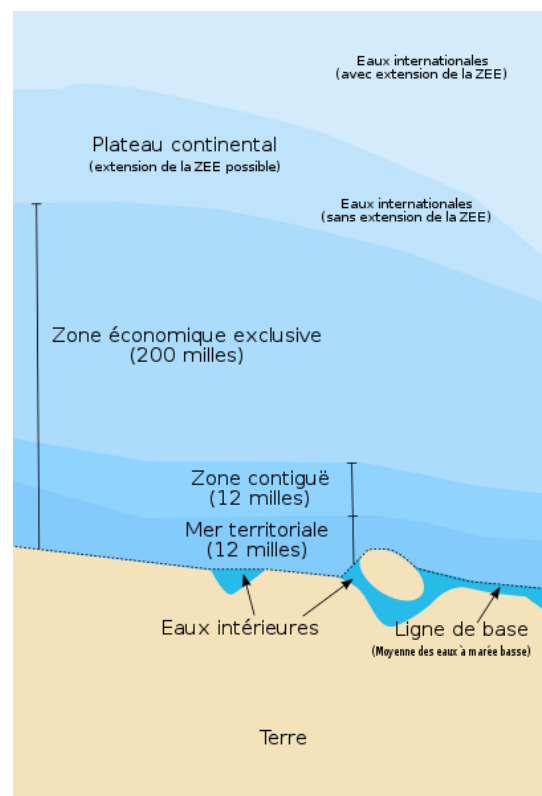
-**La Zone Économique Exclusive (ZEE) jusqu'à 200 mn (370km)**. Dans cette zone, **l'état doit laisser libre la navigation mais exerce tous ses droits en matière d'exploitation des ressources** (halieutiques ou minières). C'est la zone la plus importante, car c'est elle qui est fréquemment remise en cause dans les conflits concernant la mer.

De plus en plus souvent les états réclament une extension de leur ZEE à 350 mn (env.640 km) en s'appuyant sur des arguments géologiques (**Programme français EXPLAC « extension du plateau continental »**).

Dans le cas où deux états sont trop proches pour établir une ZEE de 200mn, on partage la zone selon la règle de l'équidistance comme c'est le cas par exemple entre la Réunion et l'île Maurice, ou l'Ecosse (Royaume-Uni) et la Norvège.

-**La haute mer ou « eaux internationales »** : mer qui n'appartient à personne et où la **liberté de circulation ou de pêche** est très grande.

-**Les détroits et canaux font l'objet d'une réglementation spécifique** : On le voit actuellement dans le cas des détroits turques permettant l'accès entre Méditerranée et Mer Noire (Convention de Montreux de 1936).



Source Wikipédia

2. L'action de la Marine nationale : dissuasion (forces sous-marines stratégiques), présence en mer, lutte contre piraterie et narcotrafic, aide au développement, humanitaire (Cf vidéo et documents joints)

La **Marine Nationale** est la **7^{ème} marine de guerre mondiale**, en termes de tonnage. Mais elle est l'une des rares marines mondiales à disposer d'une grande diversité de bâtiments lui permettant de remplir l'ensemble des missions militaires navales de niveau mondial. Elle est l'héritière de la marine royale créée en 1626 par le Cardinal de Richelieu.

Sa devise « *Honneur, Patrie, Valeur, Discipline* » orne tous ses navires.

Elle dispose notamment d'un porte-avion nucléaire, le *Charles de Gaulle*, de 5 sous-marin nucléaire d'attaques, de 4 sous-marins lanceurs d'engins et au total de plus de **120 navires de combat et 180 aéronefs qui sont servis par 42.000 marins.**

La Marine Nationale s'appuie sur les territoires ultramarins (Antilles, Réunion, Nouvelle-Calédonie) et des accords avec des états alliés (Djibouti, Sénégal, Côte d'Ivoire) pour disposer de bases navales sur toute la planète.

L'une des missions principales de la Marine Nationale est la **surveillance et le contrôle des espaces maritimes sous l'autorité de la France** comme la **lutte contre le trafic de drogue** dans la Mer des Caraïbes ou encore en Méditerranée. La France participe également à des missions de surveillance internationale des espaces maritimes **pour lutter contre la piraterie** (Golfe d'Aden, Golfe de Guinée), contre les trafics de drogues et le **terrorisme**. Les forces navales françaises participent aussi à des **missions humanitaires et de sécurisation des migrations.**

3. Les constructions navales et militaires en évolution (biomimétisme)

Le biomimétisme désigne un processus d'innovation qui s'inspire du vivant pour tirer parti des solutions et inventions produites par la nature.

En termes de construction navale, on observe donc et on tente de reproduire des propriétés essentielles d'un ou plusieurs systèmes biologiques, pour concevoir des formes, des matériaux et procédés à la fois innovants et durables. Le potentiel du biomimétisme marin dans un grand nombre de secteurs : transport et mobilité, information et communication, environnement, santé et biomédical, énergie et éclairage et enfin, dans le domaine des procédés industriels.

Par exemple dans le domaine de l'économie d'énergie et de carburant, **la peau du requin** des Galapagos a amené via l'étude de sa microstructuration de surface et de la flexibilité de ses denticules qui **diminuent les turbulences** à la création, en 1985, de nouvelles **surfaces d'ailes d'avions et de coques de bateaux** dès 1997.

Afin de lutter contre l'encrassement biologique dans l'industrie navale qui augmente la friction et réduit donc la vitesse, on s'est inspiré du **crabe et des éponges de mer** pour créer des **revêtements de bateaux** qui s'autodébarassent des salissures, mais qui sont utilisés aussi dans le **domaine médical** pour obtenir des surfaces antibactériennes.

On a créé aussi des **colles alternatives et non-polluantes** pour la **fabrication des éléments de coques** en étudiant les moules et les vers marins. Cette recherche a amené à des systèmes d'adhésifs par des filaments de tyrosine ou des protéines de soie.

Le biomimétisme peut aussi apporter **des enjeux capacitaires important à l'outil de défense** et de sécurité nationale car il est une source d'innovations pour les futures capacités structurantes du ministère des armées, y compris dans le cyberspace : **combat collaboratifs, systèmes automatisés, robotique, furtivité, performance des senseurs, hypervélocité, survivabilité et autoprotection des navires, supériorité informationnelle** via des **drones** difficilement repérables s'inspirant par exemple de la propulsion des murènes et donc difficilement repérables.

4. Les tensions géopolitiques en mer aujourd'hui : Golfe Persique, Mer de Chine, Océan Arctique, Méditerranée (bassin migratoire)

Les océans offrent des ressources abondantes et des possibilités de passage de navire nécessaires à l'approvisionnement des états. La maritimisation générale des économies implique des façades portuaires efficaces et des routes maritimes sécurisées, donc l'implication active des états dans la sécurisation des routes et l'exploitation des ressources. Ceci engendre des tensions à toutes les échelles (locales, régionale, mondiale) qui peuvent parfois dégénérer en conflits. Il n'existe à ce jour pas d'organisation unique chargée de résoudre les tensions et conflits liés à la mer. En effet, **l'Organisation maritime internationale (OMI) n'est chargée que d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires.**

a. Le Golfe Persique



Source wikipédia

Le Golfe Arabo-Persique occupe un espace maritime de 251 000 km² et est bordé par huit pays. Il est considéré comme un point stratégique majeur au cœur du trafic mondial d'hydrocarbures de par ses multiples richesses gazières et pétrolières qui demandent des aménagements maritimes et terrestres spécifiques et grâce aux multiples flux qui ont lieu dans le **détroit d'Ormuz** où transitent **25 % du pétrole extrait dans le monde**. Depuis 1980, trois conflits majeurs ont déstabilisé (Guerre Iran-Irak, guerre du Golfe 1991 et 2003) ce golfe est donc surmilitarisé par les pays riverains mais aussi par la présence américaine, française et britannique. On peut donc qualifier le détroit d'Ormuz comme le poumon économique des pays du Golfe dans la mesure où il assure le passage des divers types de flux entre les pays du Golfe et le monde entier, notamment en termes de flux d'hydrocarbures et de flux d'importations. Avec la mondialisation et la maritimisation des échanges commerciaux, les pays du Golfe Arabo-Persique se sont ainsi fait une place enviée par beaucoup, grâce aux nombreuses richesses qu'ils possèdent comme leurs immenses champs gaziers et pétroliers. Cette place majeure au sein des flux mondiaux d'hydrocarbures a aussi été assurée par une organisation minutieuse des

Par conséquent, toute la zone de mer de Chine méridionale est une zone de fortes tensions, et ce, d'autant plus que les Etats-Unis exercent une surveillance constante des passages grâce à la présence de la Vème flotte en Océan Indien et de la VIIème flotte dans le Pacifique, ce qui exaspère la Chine. Il y a donc un emboîtement d'échelles pour comprendre les enjeux de la zone :

-**À l'échelle locale** : des tensions dues à la **piraterie** qui nécessite une coopération entre d'états parfois difficile (Indonésie, Malaisie, Singapour)

-**À l'échelle régionale** : des tensions **entre les états riverains et la Chine** concernant la délimitation des ZEE (et donc l'exploitation des ressources), **augmentées par la présence américaine**

-**À l'échelle mondiale** : des tensions dues à l'aspect stratégique de la zone pour **l'approvisionnement de la Chine et du Japon et à la rivalité globale Chine /EU** (qui soutient et protège en principe deux « ennemis » de la Chine : Taiwan et le Japon)

c. L'océan glacial Arctique

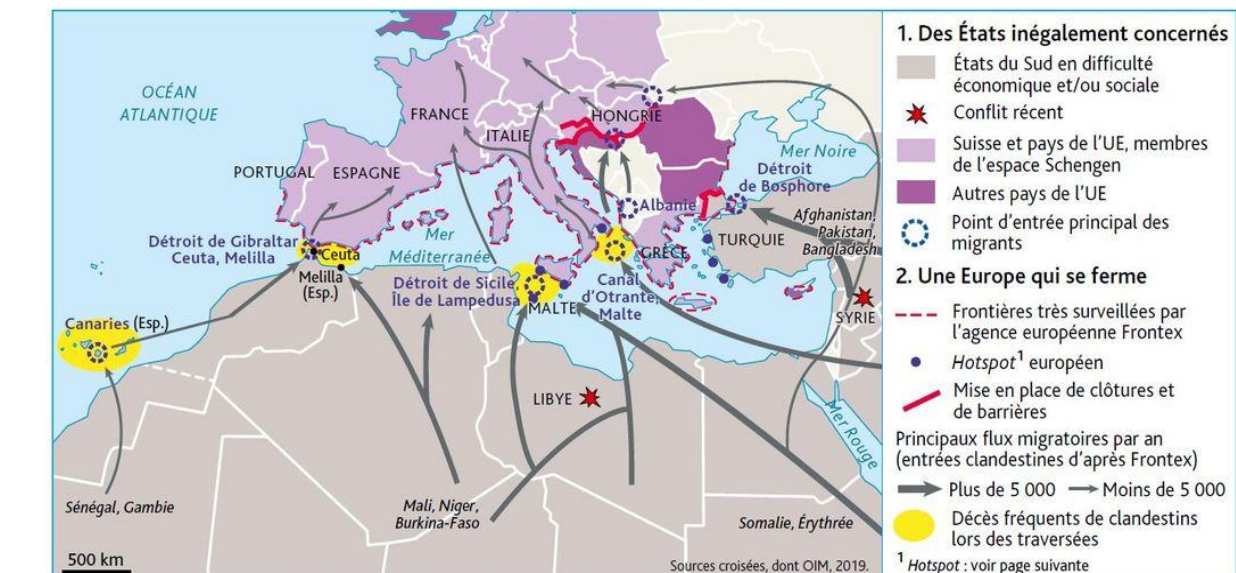


Source Sylviane Tabarly, « Océan Arctique : des frontières maritimes à l'épreuve d'une nouvelle donne climatique », *Géoconfluences*, septembre 2009.

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/frontier/FrontDoc5.htm>

L'Arctique est la zone entourant le pôle Nord, bordée par 5 états : la Russie, le Canada, Le Danemark (via le Groenland), les Etats-Unis (via l'Alaska) et la Norvège. **L'Arctique est riche en ressources halieutiques et pétrolières** et le réchauffement climatique pourrait la rendre stratégique en permettant l'exploitation et en ouvrant **de nouvelles routes maritimes (route du nord-est et route du nord-ouest)**. Les états bordiers émettent chacun des revendications sur cette zone et ont des conceptions très différentes sur la façon de traiter cette zone (exploitation pure et simple pour la Russie, exploitation plus respectueuse de l'environnement pour la Norvège ou le Canada). En août 2007, la Russie a planté un drapeau sous les glaces du pôle nord, à plus de 4000 mètres de fond pour affirmer ses prétentions sur cette zone, qu'elle considère comme une partie de son territoire. En réponse le Canada multiplie les exercices militaires dans la zone arctique. Les tensions avec les autres pays riverains se sont accrues sans toutefois tendre vers un réel conflit. Pour essayer de résoudre ces problèmes, il existe un **Conseil de l'Arctique**, qui regroupe tous les états riverains de l'Arctique, étant actuellement présidé par la Russie, il ne siège plus depuis mars 2022.

d. La Méditerranée et son bassin migratoire



Source Manuel numérique Belin HGGSP 2020

Longtemps vue comme une terre d'émigration, l'Europe est devenue l'une des principales régions d'immigration au monde. La complémentarité entre les deux rives de la Méditerranée est aujourd'hui entravée par des politiques migratoires visant à durcir les frontières de l'Union européenne. **La Méditerranée n'est pas un ensemble homogène. Vingt-deux États la bordent, si l'on y inclut le Portugal et la Jordanie**, formant autant de lieux d'échanges et de face-à-face. La Méditerranée d'aujourd'hui fait donc face au défi des flux économiques et politiques

Depuis le XX^{ème} siècle, l'espace méditerranéen s'est fragmenté et divisé. Les écarts de développement se sont creusés. Le Sud et l'Est de la Méditerranée qui ont été colonisés sont qualifiés de pays du Sud, comme l'Algérie et l'Égypte, et leur indice de développement humain (IDH) est moins élevé que celui des pays du Nord-Ouest, comme la France et l'Espagne. **Ce développement inégal amène à des flux de personnes qui se déplacent des régions pauvres vers les régions riches afin de trouver du travail et d'aider les familles restées sur place.** Dans le même temps, les pays d'Europe occidentale sont demandeurs d'une main-d'œuvre bon marché qui effectue un travail souvent pénible que les habitants ne souhaitent pas faire. En Espagne, de nombreux travailleurs du Maghreb sont engagés dans des

exploitations agricoles (Andalousie) pour ramasser les fruits et les légumes. En France ou en Italie, ils travaillent dans des secteurs difficiles comme le bâtiment ou la restauration mais les migrations de travail sont devenues plus compliquées car les États européens ont fermé leurs frontières et les visas sont très peu délivrés.

Les mouvements migratoires en Méditerranée du Sud et de l'Est vers le Nord sont également liés à la situation géopolitique. L'Orient méditerranéen et certaines parties de l'Afrique du Nord sont ravagés depuis une dizaine d'années par des guerres civiles suit aux Printemps arabes de 2010-2011.

Les violences exercées à l'encontre des populations entraînent des flux de déplacés qui fuient la guerre afin de sauver leur vie. La Syrie est touchée par un conflit interétatique majeur lié au régime autoritaire du président Assad et aux massacres commis par le groupe terroriste Daech. En 2015, au plus fort de la crise opposant le groupe Daech à l'État syrien, ce sont plus d'un million de migrants venus de Syrie et d'Irak qui sont arrivés en Europe pour demander l'asile politique. L'Allemagne a accueilli le plus grand nombre de ces déplacés (100.000 personnes).

Face à la fermeture des frontières européennes tant à l'immigration économique que politique, **les mouvements migratoires se font de manière clandestine. Des migrants tentent de traverser la Méditerranée de façon illégale.** Ils viennent du Maghreb, du Moyen Orient et également d'Afrique centrale et subsaharienne (Nigeria). Ils fuient la pauvreté et les persécutions politiques dans des États en guerre ou encore menacés par les groupes terroristes comme le Mali et le Burkina Faso. Pour cela, ils embarquent sur des bateaux de fortune, parfois des canots pneumatiques. La traversée est organisée par des passeurs clandestins qui demandent des sommes très importantes, souvent plus de 10 000 €, pour organiser le passage. Le mauvais état des bateaux et le blocage des routes par les États européens comme l'Italie est bien souvent responsable de la noyade des migrants. **Entre 2014 et 2022, plus 22200 personnes sont mortes ou portées disparues en Méditerranée en tentant la traversée maritime sur des embarcations de fortune.**

Aux flux de longue durée voire définitifs qui caractérisent les migrations économiques et politiques s'opposent les flux touristiques qui sont de courte durée, de l'ordre de quelques jours à quelques semaines. Le bassin méditerranéen est l'un des grands centres du tourisme mondial (Barcelone, Venise). Chaque année et particulièrement en été, d'immenses flux de population convergent vers les régions du littoral. **L'Europe accueille à elle seule près de 40 % du tourisme mondial dont une partie se dirige vers les régions de la Méditerranée.** Ces flux proviennent largement des pays du nord de l'Europe à la recherche du soleil et de paysages exceptionnels. Contrairement à ce que l'on imagine, le tropisme méditerranéen se fait vers la rive nord, c'est-à-dire la France, l'Espagne et l'Italie. Les régions du Sud, si elles sont fréquentées comme l'Afrique du Nord, attirent moins de visiteurs.

Sources

1, 2 et 4 :

Manuels de terminales, secondes et Spécialités HGGSP

Bourgeat Serge et Bras Catherine (Dir), *Géographie Terminale*, Belin, 2020.

Denmat, Pierre (Direction), *Géographie Tle*, Le Livre Scolaire , 2020.

Doustaly, Anne (Direction), *Histoire Géographie Géopolitique Sciences Politiques Terminale*, Belin, 2020

Hagnerelle, Michel (Dr.), *Géographie Tle*, Magnard, 2020.

Centre d'Enseignement Stratégique de la Marine, Paris <https://www.defense.gouv.fr/cesm>

Conflits, revue géopolitique <https://www.revueconflits.com/>

Géo confluences, ENS Lyon, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>

3. Les constructions navales et militaires en évolution (biomimétisme)

<https://www.nausicaa.fr/article/le-biomimetisme-marin/>

<https://operationnels.com/2020/07/10/defense-et-biomimetisme/>

Bibliographie

Aubry Emilie et Tétart Franck, *Le dessous des cartes*, Tallandier Arte Editions, 2022

Cousteau Jean-Michel et Valette, Philippe, *Atlas de l'océan mondial*, Autrement, 2006

Coutensais, Cyrille, *Géopolitique des océans*, Ellipses, 2012

Fagnoni, Edith (dir), *Les espaces du tourisme et des loisirs*, Armand Colin 2017

Guellec Jean et Lorot Pascal, *Planète océane*, Choiseul-La documentation française, 2006

Louchet, André, *La planète océane*, 2^{ème} édition, Armand Colin, 2014.

Montas, Arnaud, *Droit maritime*, 3^{ème} édition, Vuibert, 2021

Royer, Pierre, *Géopolitique des mers et océans*, PUF, 2012

Wackermann, Gabriel, *Géographie des mers et des océans*, Ellipses, 2014