

Mers et océans

Espaces aquatiques
(océans, mers, lacs, fleuves, rivières, ...)
= 70% de la surface de la Terre

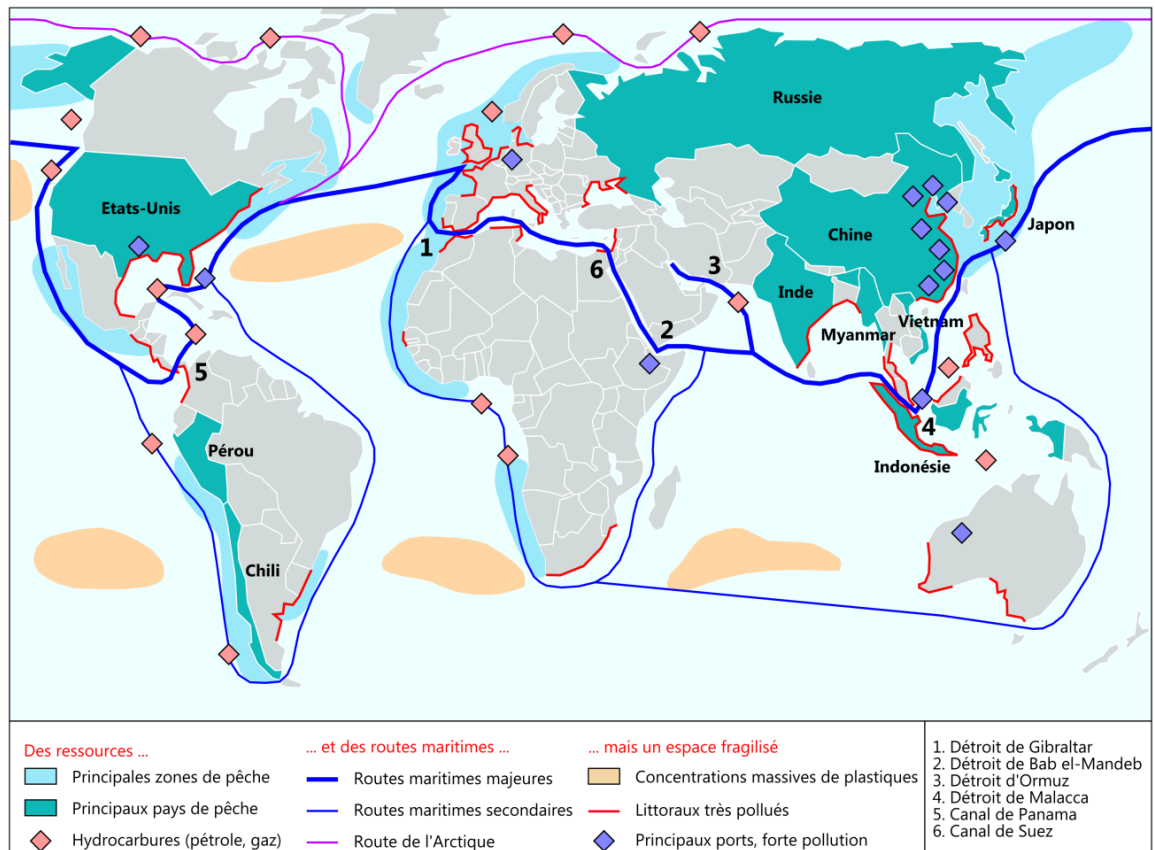
- 5 océans (Pacifique, Atlantique, Indien, Glacial Arctique, Glacial Antarctique)
- Plus de 150 mers, golfes, bassins et détroits

Ce sont des espaces ...

... **humanisés** (= utilisés par l'Homme au travers des ressources maritimes exploitées et des traversées de porte-conteneurs, cargos, paquebots ou chalutiers)

... **convoités** (les ressources se font de plus en plus rares alors que le nombre de pays ou entreprises profitant des mers et océans explose)

... **fragilisés et pollués** (surexploitation, surpêche, pollutions d'hydrocarbures, de plastiques, ...)



80% des marchandises mondiales sont transportées par voie maritime (l'aérien ne représente que 1% !). Même si le temps de transport est plus long, les navires peuvent entreposer bien plus de marchandises que n'importe quel autre moyen de transport, ainsi le coût des produits mis en conteneurs est moins élevé. Entre temps et argent, les FTN mise bien souvent sur le gain d'argent

Pour tenter, malgré tout, de gagner du temps, les navires empruntent massivement **détroits et canaux**

Maritimisation

= un phénomène en extension qui transforme les littoraux. Il s'agit de toujours plus exploiter les littoraux et les espaces maritimes afin que leurs places dans l'économie mondiale soient massives. De grands ports d'exportation commerciale se développent sur tous les continents (mais surtout en Asie de l'Est) afin d'échanger entre toutes les régions mondiales, les cargos sont de plus en plus gros pour accueillir de plus en plus de marchandises et ainsi davantage échanger et gagner de l'argent

L'Antoine de Saint-Exupéry (compagnie CMA-CGM) est le plus gros porte-conteneurs français : près de 21.000 conteneurs

Le MSC Gulsun est le plus gros porte-conteneurs du monde : près de 24.000 conteneurs

Les zones industrialo-portuaires (ZIP)

= ce sont des lieux privilégiés et incontournables du transport maritime. Elles se situent sur les façades maritimes (les littoraux les plus actifs, les littoraux qui échangent avec d'autres territoires internationaux et disposant de grands ports ou ZIP) et on y retrouve un ensemble de fonctions : des aires de stationnement pour les plus gros navires, des aires de stockage d'hydrocarbures, céréales, véhicules, ... (produits importés ou exportés). Les navires accostent dans des terminaux, chacun étant spécialement dédié à un type de produit. Singapour, Hong-Kong, Shanghai, Rotterdam sont quelques exemples de ZIP d'importance

Plus de 180 millions de conteneurs sont échangés chaque année (plus de 5 millions de tonnes de marchandises). **Le conteneur a de très nombreux avantages :**

- Superposition facile des "boîtes" sur les porte-conteneurs
- Facilement exportable vers d'autres moyens de transport : camions et trains
- Transport de quasiment tous les produits possibles
- Par sa grande taille, il peut transporter un grand nombre de produits ce qui rend le coût de chacun moins élevé : 12m de long, 80m3



Exemple des t-shirts basiques

Provenance : Chine

Coût de production unitaire : 1€ pour 500 produits

Vente en magasin : près de 10€ (prix multiplié par dix, mais peu cher)

Provenance : France

Coût de production unitaire : 10€ pour 500 produits

Vente en magasin : près de 30€ (prix multiplié par trois, plus cher)

Moins cher de produire et acheter des produits à plus de 15.000kms

Mers et océans

Tensions et convoitises

Zone économique exclusive (ZEE, eaux intérieures)
= espace maritime situé à moins de 200 miles (environ 370kms) d'un Etat, cet espace lui appartient ("Etat côtier")

Eaux internationales

= espace maritime situé au-delà de cette limite

Un Etat peut donc utiliser à titre exclusif toutes les ressources se situant dans ses eaux intérieures

Un problème d'appartenance se situe en Asie de l'Est autour d'une mer aux nombreux noms :

- La Chine la nomme "mer de Chine méridionale"
- Le Vietnam la nomme "mer orientale"
- Les Philippines la nomme "mer des Philippines occidentales"

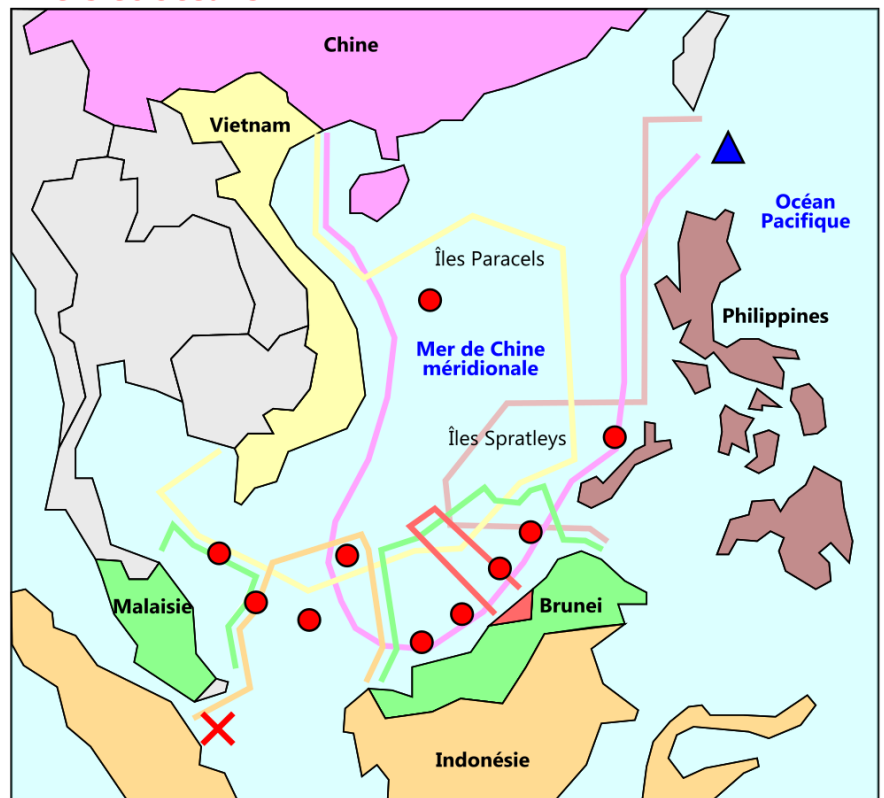
Les ZEE de chaque Etat coloré sur le croquis sont mal définies. Celle de Chine l'est encore plus que les autres car cet Etat a imposé aux autres sa ZEE empiétant alors sur les ZEE de ses voisins

Des espaces maritimes dépendent alors de plusieurs Etats, ils exploitent les mêmes ressources et ainsi sont en conflit permanent sur leurs gestions

Les Etats-Unis ont installé une flotte maritime à proximité de la mer de Chine afin de surveiller les objectifs de cet Etat vis-à-vis des autres

La Chine revendique une ZEE de 2.000kms !

- Dominer la mer de Chine
- S'imposer en tant que grande puissance face aux Etats voisins
- Disposer de davantage de ressources pour échanger plus et s'enrichir
- Mais aussi pour maîtriser les îles Paracels et les îles Spratleys. En effet, récupérer ces terres inhabitées lui permettrait d'augmenter sa ZEE (200 miles autour de ces îles). Or, des **hydrocarbures offshore** (pétrole ou gaz exploités en mer) entourent ces îles



● Hydrocarbures

— ZEE revendiquée par chaque Etat

▲ Flotte étasunienne



✗ Piraterie dans le détroit de Malacca, espace principal de l'Asie pour rejoindre l'Occident

îles Paracels revendiquées aujourd'hui par la Chine et le Vietnam

îles Spratleys revendiquées aujourd'hui par la Chine, le Vietnam, Brunei, la Malaisie et les Philippines

Pas de résolution du conflit à ce jour

Une nouvelle route : l'Arctique

Réchauffement climatique

Fonte des glaciers

L'Arctique est une route ouverte en été (plus de 250 navires/an)

L'Arctique est une route qui est en train de s'ouvrir en hiver

Mais, malgré le changement climatique, banquise et icebergs n'ont pas totalement disparu (risque de collision)

Atouts :

- Des gisements de pétrole à exploiter
- Un temps de transport moins long
- Des zones de piraterie évitées

Là-aussi, des revendications de ZEE

Les Etats de l'Arctique : Etats-Unis (Alaska), Canada, Russie, Groenland (Danemark), Islande, Norvège, Finlande, Suède

Du temps gagné. Pour un trajet de Rotterdam (Pays-Bas) à Pékin (Chine)

- mer méditerranée - canal de Suez - océan Indien - Détroit de Malacca : 48 jours

- océan Atlantique - mer de Barents - océan Arctique - détroit de Bering : 35 jours

Mers et océans, des espaces en danger par la multiplication de leurs exploitations

Aspect positif :**Economie**

- Enrichissement des Etats exploitants
- Diversité des ressources proposées

Aspect négatif :**Environnement**

- Temps de reproduction des espèces insuffisant (surpêche), des espèces en voie d'extinction (le thon rouge méditerranéen)
- Destruction marine (l'exploitation du pétrole impacte les fonds marins + risques de marées noires)
- Les déchets qu'habitants et entreprises jettent à l'extérieur finissent leur parcours dans les espaces maritimes (existence d'un "7^e continent" dans le Pacifique constitué de déchets d'une superficie équivalente à trois fois celle de la France)

Espaces privilégiés de la mondialisation

car ils permettent la majorité des échanges internationaux, mais aux enjeux politiques forts. Se préoccuper du développement durable aquatique est pourtant à privilégier aussi...

Conteneur
Hydrocarbure offshore
Maritimisation
ZEE
ZIP

Convoitises pour les routes maritimes

- Pouvoir contrôler les navires qui circulent
- Agrandir sa ZEE pour pouvoir imposer des taxes aux navires étrangers qui y passent (l'Etat s'enrichit alors) et établir des taxes moins chères pour les navires nationaux

Convoitises pour le pétrole

- Être une puissance économique