



Concours d'admission en 1^{er} Cycle

Epreuve écrite principale 1/2

Correction de la Dissertation

Durée : 2 heures

Thématique 1 – Programme d'Histoire/Géographie du Bac.

Enjeux et dynamique d'un monde nouveau -20^{ème} et 21^{ème} siècle, l'ère des mutations.

Sujet :

Les espaces maritimes : un enjeu géoéconomique et géostratégique majeur de la mondialisation et des relations internationales.

Période académique : 2016/2017

Rappel de la forme générale visée pour l'épreuve écrite principale :

-Dissertation-

- Introduction : Entrée en matière posant l'accroche au sujet – Définition et analyse des termes-clés – Questions posées par le sujet – Annonce de plan.
- Développement en 2/3 parties : selon la démonstration visée.
- Conclusion : Bilan des parties et rappel de la démonstration – Ouverture et élargissement du sujet.

Rappel des modalités d'évaluation :

De façon générale, seront sanctionnées –par un retrait de points– les copies ne mobilisant pas les compétences variées suivantes : restitution des connaissances attendues, questionnements soulevés par le sujet, construction d'une démonstration et mise en forme d'une réflexion.

Seront également sanctionnés le non-respect des consignes, le manque de soin porté à la copie.

Rappel du sujet :

Les espaces maritimes : un enjeu géoéconomique et géostratégique majeur de la mondialisation et des relations internationales.

N.B. : la proposition de corrigé est donnée à titre indicatif. Il contient les éléments de réponse admis pour ce type de sujet en sus de l'orientation méthodologique suivie suscitée.

Pour autant, ce document ne vise nullement à l'exhaustivité.

Introduction :

Entrée en matière posant l'accroche au sujet La mondialisation, en progressant, a un impact majeur sur les territoires. Elle en bouleverse la hiérarchie économique mondiale.

Définition et analyse du sujet Si certains territoires sont marginalisés, d'autres profitent du nouveau contexte économique pour amorcer leur développement. Cependant, les changements sont lents et la domination de la Triade est toujours une réalité. La compétition pour les ressources naturelles est toujours plus forte. A ce titre, les espaces maritimes ont acquis une importance stratégique majeure et les États s'affrontent pour les dominer et les contrôler ou pour le moins assurer la sécurité de leurs approvisionnements, le flux des échanges commerciaux et l'exploitation des ressources naturelles maritimes.

Questions posées par le sujet ***En quoi, en effet, la géopolitique des espaces maritimes et de ses enjeux est-elle révélatrice de la hiérarchie des puissances dans la mondialisation ?***

Annonce de plan Les espaces maritimes jouent un rôle essentiel dans l'économie mondiale, ce qui conduit à d'importantes tensions pour leur contrôle et leur sécurisation. Les mers et les océans se trouvent donc au cœur d'une compétition, d'une concurrence, d'un combat, sur et sous les mers et les relations, les équilibres et le rang des puissances en sont tout à la fois l'enjeu, le reflet et le révélateur.

Développement : en 3 parties ici.

1^{ère} partie : Des espaces essentiels pour l'économie mondiale.

■ Des espaces essentiels dans le cadre des transports et échanges :

Les espaces maritimes occupent 71% de la surface terrestre (soit 361 millions de km²). Ils sont reliés les uns aux autres permettant de formidables possibilités d'échanges et de communication à l'échelle mondiale.

Ainsi, depuis les années 1960, les espaces maritimes sont des lieux clés des échanges... Le transport maritime assure à lui seul 90 % des échanges économiques mondiaux. De nombreux produits sont transportés par mer : les biens manufacturés sont majoritairement transportés par mer / transports par porte-conteneurs (4 700 porte-conteneurs dans le monde / trafic porte-conteneurs multiplié par 7 en 20 ans). Les matières premières sont aussi majoritairement transportées par mer / transports par bateaux spécialisés ; 3 000 pétroliers, 1 500 méthaniers... et par tubes ; oléoducs, gazoducs – les informations sont aussi échangées par mer / transports par câbles – les produits illicites sont échangés par mer / transports par bateaux – les migrants sont transportés par mer / transports par bateaux...

Les principales routes maritimes partent des principaux ports du monde, eux-mêmes situés sur les principales façades maritimes du monde...

Puis, ces routes maritimes empruntent des axes principaux ou secondaires passant par des points de passages stratégiques (pour gagner du temps). Elles passent donc par des seuils naturels (détroits de Gibraltar, d'Ormuz ou de Malacca) ou artificiels (canaux interocéaniques de Panama et de Suez). Cependant, de nouvelles voies maritimes pourraient s'ouvrir dans l'Océan Arctique avec le réchauffement climatique et la fonte des glaces...

Enfin, les principales routes maritimes arrivent dans les principaux ports du monde, eux-mêmes situés sur les principales façades maritimes du monde...

Ainsi, les échanges sont réalisés entre un petit nombre de ports de plus en plus modernes et de mieux en mieux équipés : 25 ports polarisent 50% des flux mondiaux. Ces ports sont concentrés sur quelques grandes façades maritimes (façade européenne, façades atlantique et pacifique américaines, façade de l'Asie-Pacifique).

■ **Des espaces essentiels pour quelques ressources importantes :**

Les espaces maritimes recèlent d'importantes ressources avérées ou supposées. Parmi ces ressources, il y a : du pétrole ; environ 22% des réserves mondiales – du gaz ; environ 30% des réserves mondiales – des minerais polymétalliques – des terres rares – des ressources halieutiques ; 90 millions de tonnes de captures de pêche en 2011 / principales zones de pêche dans le Pacifique ; Chine – Indonésie – Pérou et en Atlantique Nord. Mais

les espaces maritimes ce sont aussi : la pratique de l'aquaculture – la production d'eau douce / dessalement – l'exploitation de la houle et du vent pour générer de l'électricité...

Par conséquent, les espaces maritimes sont vitaux pour le fonctionnement de l'économie mondiale.

2^{ème} partie : Des espaces de plus en plus disputés.

Les espaces maritimes concentrent une part importante des échanges et des richesses mondiales. Le contrôle de ceux-ci est un enjeu stratégique.

1- La législation internationale tente d'organiser l'usage des océans (...)

■ Jusqu'au XX^{ème} siècle, les espaces maritimes étaient divisés en *mare clausum* sous la souveraineté des Etats et en *mare liberum* ouverte à tous. Cependant, l'importance des richesses marines et sous-marines ainsi que des routes maritimes entraînent une véritable course à la mer pour s'approprier les espaces maritimes entre de nombreux Etats. Aux revendications des Etats s'oppose la liberté des mers, c'est-à-dire la possibilité pour tout navire d'aller dans n'importe quel port pour y déposer ses marchandises et de repartir pour toute autre destination.

■ Pour favoriser le règlement des conflits, un droit maritime international a été élaboré.

Aussi, débutée en 1973, la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a débouché sur la convention de Montego Bay (Jamaïque) en 1982. Elle définit un nouveau droit de la mer et est ratifiée par 133 pays en 2011. Trois grands types d'espaces maritimes sont délimités :

Les eaux territoriales (eaux intérieures et mer territoriale), s'étendant sur 12 milles marins (environ 22 km) depuis les côtes et sur lesquelles l'Etat exerce une totale souveraineté.

Les **zones contigües et les zones économiques exclusives**, s'étendant respectivement sur 24 milles marins et 200 milles marins (370 km) depuis les côtes et sur lesquelles l'Etat exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources.

La haute mer (64% des espaces maritimes) avec une grande liberté d'usage excluant la piraterie ou l'installation de stations de radio.

2- (...) mais elle n'empêche pas de nombreuses tensions de natures variées.

■ **De nombreuses tensions sont liées à l'appropriation des océans :**

A propos des tracés initiaux des **ZEE**. Mais aussi et surtout à propos de l'extension possible de la ZEE. Possibilité de demander une extension de la ZEE dans la **limite de 350 miles**, à condition que cette extension soit un prolongement naturel du plateau continental. Aujourd'hui, de nombreuses demandes ont été déposées (93 Etats)...

Exemples de conflits :

- 1- Mer de Chine méridionale, où des zones pétrolières sont revendiquées par une demi-douzaine d'Etats, dont la Chine (qui, par ailleurs, n'hésite pas à y « coloniser » des îles pour justifier son extension (îles Paracels – îles Spratley) ; Arctique où des zones pétrolières, gazières ou de pêche et où des passages maritimes sont revendiqués par cinq Etats dont les Etats-Unis et la Russie.
- 2- Vers Saint-Pierre-et-Miquelon où la France et le Canada se disputent des zones de pêche (idem entre la France et l'Espagne dans le Golfe de Gascogne)...

■ **Certaines de ces tensions sont liées à des problèmes géopolitiques :**

Par exemples :

- 1- Le détroit d'Ormuz est essentiel pour le trafic d'hydrocarbures. L'Iran menace de le « fermer » en cas d'interventions trop fortes de la communauté internationale ; problème du programme nucléaire iranien. (idem avec le canal de Suez au moment des conflits israélo-arabes).
- 2- Tensions à propos des îles Kouriles revendiquées par la Russie mais aussi le Japon.

■ **D'autres tensions sont pour leur part liées à la piraterie :**

Les Zones touchées sont les Caraïbes, les côtes du Brésil (un peu), le Golfe de Guinée, l'Est de l'océan Indien (y compris détroit de Malacca) et surtout l'Ouest de l'océan Indien au large de la Somalie (corne de l'Afrique) où la piraterie progresse (elle diminue ailleurs). Les cibles de cette nouvelle criminalité internationale sont variées : navires de commerce (la valeur du chargement d'un porte-conteneur peut atteindre 1 milliard de dollars alors que le PNB de la Somalie est inférieur à 6 milliards), mais aussi les bateaux de tourisme (prise d'otages) et les plates-formes pétrolières off-shore... Les pirates sont généralement des bandes plus ou moins organisées, marginalisées par la mondialisation, mais qui en profitent et l'intègrent par des réseaux illicites...

Le droit maritime fixe le pouvoir des Etats sur les espaces maritimes. Cependant, la haute mer où ne s'exerce aucune réelle autorité reste un enjeu stratégique majeur.

3^{ème} partie : Des espaces stratégiques reflets de la hiérarchie des puissances.

■ La domination des mers et des océans a toujours constitué un pilier de la puissance d'un Etat.

■ Avec la fin de la Guerre froide et l'effondrement de l'URSS, les marines de guerre ont connu un déclin en raison d'une utilité plus réduite. Cependant, avec le développement des échanges maritimes internationaux, la multiplication de nouveaux risques liés à la piraterie ou au terrorisme au niveau de seuils stratégiques (Somalie, golfe d'Aden, détroit de Malacca...) et la nécessité de mieux contrôler les flux illicites ou l'approvisionnement du pays, **les nations les plus impliquées dans la mondialisation tentent de contrôler et de sécuriser les routes maritimes.** Des opérations internationales se multiplient ainsi dans les Caraïbes ou l'Océan Indien ; en lien ou non avec l'Organisation Maritime Internationale créée en 1948 et qui dépend de l'ONU. Par conséquent, **la possession d'une marine de guerre traduit la puissance d'une nation et sa volonté d'exprimer cette puissance.**

■ Quarante Etats disposent de 98 % de la flotte militaire mondiale, soit 2 000 navires. **Dix Etats assurent 84 % de la construction et de l'entretien des navires de guerre.** Pour la plupart, il s'agit de nations du Nord comme le Royaume-Uni, la France ou la Russie mais

ces nations sont **largement dominées par les Etats-Unis**. Ceux-ci constituent la **première marine du monde** avec 225 000 marins, 18 sous-marins d'attaque (50% du total mondial), 12 porte-avions (75% du total mondial, soit 16). Les Etats-Unis ont divisé l'espace maritime mondial en **sept grandes zones accueillant 45 bases sur des territoires dépendant des Etats-Unis et 154 bases situées dans des pays étrangers**.

Face à la domination des Etats-Unis et, plus largement, des pays du Nord, les puissances émergentes comme la Chine, l'Inde ou le Brésil développent des marines de guerre et certaines puissances régionales tentent de faire de même (Japon, Taiwan, Turquie, Corée du Sud ou Pakistan). **La multiplication des marines de guerre conduit à une militarisation de certaines zones**, dans le cadre de tensions voire de conflits internationaux, comme en mer de Chine.

Conclusion :

■ Aujourd'hui, du fait de la mondialisation, l'espace mondial est très hiérarchisé et répond à une logique de « centre – périphéries ». Un centre multipolaire bien intégré dans la mondialisation domine des périphéries plus ou moins bien intégrées dans la mondialisation. Ainsi les espaces maritimes deviennent des enjeux politiques et économiques essentiels dans le cadre de cette mondialisation. Les échanges maritimes sont l'élément essentiel des échanges mondiaux et de la littoralisation des activités économiques et ses conséquences sur l'environnement, l'attractivité des façades maritimes et de leurs espaces densément peuplés, mais surtout les ports, les routes, les flux, c'est-à-dire la mer, les échanges et les réseaux.

Ces espaces maritimes qui portent les échanges recèlent aussi des ressources propres, qui sont autant d'enjeux stratégiques faisant l'objet, sinon d'une appropriation, du moins d'une compétition qui sont révélateurs des équilibres internationaux et du rang des puissances.