

Fiches ressources DNL Terminale –Session 2021

Thème : Mers et océans : au cœur de la mondialisation

Question: G2 - Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation

Séquence : Le Royaume-Uni, une puissance maritime ?

Liens possibles avec le programme de LV : Axe 1, identités et échanges

Par Sandra Bernard, professeure d'histoire-géographie DNL anglais (92)

Problématique et principaux axes de travail :

La question de la puissance maritime britannique s'inscrit dans le deuxième axe du thème 1 du programme de géographie des terminales, « Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation ». L'angle géostratégique doit donc être privilégié. Le Royaume-Uni est une puissance maritime de premier ordre, dotée de capacité de projection de puissance, qui lui permet de protéger sa vaste ZEE (Zone économique exclusive / EEZ : *exclusive economic zone*) et de défendre ses intérêts stratégiques et économiques.

Malgré les nombreux points communs entre les puissances maritimes de la France et du Royaume-Uni, cette question n'est pas à traiter de manière similaire à « la France, une puissance maritime ? » du programme de tronc commun de géographie, dans la mesure où les enjeux économiques, que l'on aborde à propos de la France, seraient plutôt à traiter dans la question alternative du programme de DNL (G1) « Les flux maritimes de la mondialisation pour le Royaume-Uni ». L'économie maritime, qu'il s'agisse des services portuaires ou des services aux entreprises maritimes, doit donc être abordée dans les enjeux de puissance maritime, et non en termes de flux. D'autre part, la comparaison avec la France atteint ses limites car le Royaume-Uni est une puissance maritime singulière, du fait de l'insularité du pays et de son hégémonie maritime passée.

Il conviendra donc d'étudier dans un premier axe les fondements qui font la spécificité de la puissance maritime britannique, puis les remises en causes actuelles de cette puissance, tant sur le plan mondial qu'à l'échelle européenne.

Axe 1 : Les fondements de la puissance maritime britannique.

1- les fondements géographiques de la puissance maritime britannique.

a. Un pays insulaire largement ouvert sur la mer.

Etat insulaire, à cheval sur deux îles dont la plus grande d'Europe –la Grande Bretagne- et entouré de milliers d'autres, le Royaume-Uni compte 12 400 km de côtes selon le *CIA World Factbook*^[1] (à comparer aux 3 400 km de côtes de la France métropolitaine selon la même source).

L'ouverture maritime du Royaume-Uni lui donne un vaste accès aux mers du Nord, d'Irlande, à la Manche et surtout à l'Atlantique Nord. Le Royaume-Uni est un Etat clé pour le contrôle des routes maritimes de l'Europe du Nord vers l'Atlantique, via deux *choke points*, le Pas de Calais (*Dover*

Straits) et « l'écart de GIUK » (*GIUK gap*, parfois traduit « écart GIUK » ou « brèche GIUK », GIUK étant un acronyme anglais pour désigner le Groenland, l'Islande et le Royaume-Uni). Le GIUK est la voie par laquelle les bateaux russes ou chinois venant de l'Arctique doivent passer, elle a donc un intérêt géostratégique de premier ordre.

L'accès maritime dont bénéficie le Royaume-Uni lui permet d'exploiter des ressources diverses dans ses eaux territoriales et la ZEE qui les entoure. Le pétrole et le gaz de la Mer du Nord ont donné au pays une indépendance énergétique entre 1981 et 2004 (sauf après l'explosion de la plateforme Piper Alpha en 1988) mais la production de la Mer du Nord aujourd'hui ne représente plus qu'un tiers de celle du pic atteint en 1999^[2]. Un secteur, lui, en pleine expansion est l'éolien *offshore* (*offshore wind*) pour lequel le Royaume-Uni est leader mondial. L'éolien offshore correspond déjà à 10% de la production électrique du pays. La pêche est en revanche un secteur modeste pour le Royaume-Uni (en 2019, 12 000 pêcheurs étaient employés dans des navires de pêche britannique pour une capture totale de 620 000 tonnes). Le Royaume-Uni doit pour le moment se conformer à la politique commune de la pêche de l'Union Européenne qui donne aux pêcheurs de l'UE une égalité d'accès aux eaux et aux fonds de pêche mis en commun à condition qu'ils se limitent aux quotas alloués pour chaque espèce de poissons.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Sur l'écart de GIUK :

<https://www.cnas.org/publications/reports/forgotten-waters>

Sur l'énergie éolienne *offshore* :

<https://www.thecrownstate.co.uk/media/3515/offshore-wind-operational-report-2019.pdf>

Statistiques de la pêche :

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/920679/UK_Sea_Fisheries_Statistics_2019_-_access_checked-002.pdf

b. Les territoires d'outre mer donnent au Royaume-Uni une vaste ZEE.

Les territoires d'outre mer (*British Overseas territories*) sont 14 entités territoriales, restes de l'empire britannique, réparties dans deux mers et quatre océans qui ne font pas partie du Royaume-Uni mais qui lui permettent de contrôler une vaste ZEE. Cette ZEE de 6,8 millions de km² (5^e mondiale par sa superficie) est disproportionnée par rapport à la taille modeste du Royaume-Uni.

Les territoires d'outre-mer du Royaume-Uni sont riches en biodiversité. Ils comprennent un grand nombre d'espèces rares et menacées, dont beaucoup ne se trouvent nulle part ailleurs dans le monde, et divers récifs coralliens. Le gouvernement britannique entend se positionner comme leader mondial de la protection de l'environnement maritime. De fait, il a établi une « ceinture bleue » (*blue belt*), soit un réseau de 4 millions de km² d'AMP (aires marines protégées /MPAs : *marine protected areas*) impliquant sept territoires d'outre-mer, où la protection de l'environnement s'accompagne d'objectifs de développement économiques (croissance du tourisme et de la pêche principalement). Le programme *Blue Belt* est guidé par les Nations Unies, notamment le 14^e objectif de développement durable (*Sustainable development goal*) et la Convention sur la diversité biologique du Sommet de la Terre à Rio de 1992.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Le programme *Blue Belt* :

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/918268/Blue_Belt_Programme_Annual_Update_2019_2020-002.pdf

c. Un Etat insulaire dépendant de ses ports.

Il ne s'agit pas ici d'étudier en détail le commerce maritime du Royaume Uni mais de noter que ses relations au monde passent essentiellement par des flux maritimes. On peut rappeler au passage que les exportations de l'Union Européenne via le tunnel sous la Manche – qui fait l'objet d'un PPO dans le programme d'histoire du tronc commun – ne concernent qu'un peu plus de 20% des exportations de l'Union européenne vers le Royaume-Uni^[3]. Cette partie sur les ports servira de base pour étudier les défis posés au Royaume Uni par le Brexit dans le second axe du cours.

Les ports britanniques varient en termes de taille et de type de fret manutentionné. Ils sont généralement spécialisés dans un ou deux types de cargaison parmi quatre majeurs : le vrac liquide (*liquid bulk*) essentiellement pétrolier, qui est la spécialité du port de Milford Haven (Pays de Galles), le vrac solide (*dry bulk*) qui est en déclin avec la fermeture des centrales au charbon, le lift-on/lift-off (ou lo-lo) qui concerne les ports de conteneurs, ceux-ci étant chargés et déchargés par des grues, enfin le roll-on/roll-off (ou Ro-Ro) qui est le trafic des navires dits rouliers chargeant et déchargeant des véhicules grâce à des rampes d'accès. Le roll-on/roll-off est plus adapté aux courtes distances que le lift-on/lift-off, c'est-à-dire pour le trafic entre pays européens. Douvres est principalement un port roll-on/roll-off où passe 90% du trafic roll-on/roll-off entre le Royaume-Uni et la France. Malgré sa myriade de ports, le Royaume-Uni n'est plus une grande nation portuaire et son premier port de conteneurs, Felixstowe, n'est que le 8e port européen de ce type^[4].

Le Royaume-Uni importe plus qu'il n'exporte par voie maritime. L'Union Européenne est son principal partenaire commercial, elle représente en effet plus de la moitié du commerce international des ports britanniques en 2018. Les Pays-Bas sont le pays le plus important pour le commerce avec le Royaume-Uni. C'est en partie à cause de «l'effet Rotterdam», Rotterdam étant un port de transbordement à l'échelle européenne. Depuis 2013, Belfast est le port le plus important pour le trafic entre ports britanniques. Il s'agit principalement de trafic roll-on/roll-off.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Statistiques portuaires :

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/908558/port-freight-statistics-2019.pdf

2. Les fondements historiques de la puissance maritime britannique.

La puissance maritime du Royaume Uni est une puissance largement héritée, ce pays ayant dominé les mers et les océans du monde au 19^e siècle. Trois grands héritages de cette puissance passée peuvent être dégagés, avec un maintien à des degrés divers aujourd'hui : l'héritage de la *Royal Navy*, celui de la marine marchande (*merchant navy*), enfin celui des services aux entreprises maritimes (*maritime professional business services*), seul secteur pour lequel le Royaume Uni reste *leader* mondial.

a. **La Royal Navy entre hier et aujourd'hui : le maintien d'une puissance navale de premier ordre ?**

Sans détailler l'histoire de la *Royal Navy*, il peut être utile de présenter rapidement pourquoi l'Angleterre a renforcé sa puissance maritime au fil des siècles et comment elle l'a en grande partie perdue au 20^e siècle, surtout si le professeur a traité de l'Empire britannique en classe de première.

Construire une marine puissante était vital pour défendre ce petit pays insulaire contre une éventuelle invasion étrangère et éviter à tout prix les batailles terrestres où il pourrait se trouver en infériorité numérique. Qui plus est, le Royaume-Uni, par la guerre et la diplomatie, cherchait constamment l'équilibre des puissances en Europe continentale, afin d'éviter qu'une puissance hégémonique capable de rivaliser avec lui sur le plan marin puisse prendre le dessus. Ainsi, en 1889, le « *two-power standard* » imposa à la *Royal Navy* d'être assez puissante pour défaire les deux puissances navales classées après elle. Un chœur patriotique ne le disait pas autrement : « *Rule, Britannia ! Britannia rule the waves* ».

Cependant, pendant les deux guerres mondiales, les Britanniques durent accepter l'aide économique des États-Unis et leur céder au passage le statut de première puissance maritime mondiale. Pendant la guerre froide, ils choisirent d'être leurs alliés étroits, en particulier via l'OTAN (Organisation du Traité de l'Atlantique Nord).

Cela dit, le Royaume-Uni reste une puissance maritime de premier ordre dans le monde. Parmi les atouts de la *Royal Navy*, on peut noter son équipement diversifié et de haute technologie. Elle s'est dotée d'un nouveau fleuron, le porte-avions *HMS Queen Elizabeth* (long de 284 mètres pour un déplacement de 65 000 tonnes en charge, soit le premier porte-avions européen et le 3^e mondial par sa taille) livré en 2017 mais pas encore opérationnel. Il sera suivi par *HMS Prince of Wales*. Le Royaume-Uni redeviendra ainsi une puissance dotée de réelles capacités aéronavales alors que le précédent porte-avions avait été retiré du service en 2011. La *Royal Navy* possède aussi 13 frégates, 6 destroyers^[5], 4 sous-marins porteurs de missiles Trident qui représentent la force nucléaire dissuasive du Royaume-Uni.

La *Royal Navy* suscite de nombreux débats politiques outre Manche, en particulier à propos de son budget et du nombre de navires, souvent jugés insuffisants. Un institut indépendant^[6] estime que les dépenses militaires du Royaume-Uni le classe au 8^e rang mondial en 2019 et qu'il est dépassé en Europe par la France et l'Allemagne. Ce budget a décliné (autour de 4% du PIB britannique en 1990, il est à 1,8% en 2017) tandis que la *Royal Navy* a vu ses effectifs fondre de 100 000 personnes depuis 1955 pour s'établir à 30 000 personnes environ^[7]. Le gouvernement s'est pourtant lancé dans un programme de nouveaux équipements. Mais la construction de nouveaux sous-marins de classe *Astute* a accumulé les problèmes et a dû être retardée. Certains équipements ne seront pas remplacés lorsqu'ils seront hors service. Par exemple, le Royaume-Uni pourrait perdre l'usage de son navire-hôpital^[8].

Le Royaume-Uni entend cependant conserver sa capacité de projection de puissance pour opérer tout type d'opérations militaires dans le monde et de défendre ses intérêts stratégiques. Ainsi le ministre de la défense Sir Michael Fallon disait « *2017 is the start of a new era of maritime power, projecting Britain's influence globally and delivering security at home* »^[9]. Par sécurité, il faut entendre la protection des eaux territoriales et de la ZEE britanniques, la défense de la liberté de circulation et des routes de commerce maritimes, la lutte contre la piraterie et les autres menaces terroristes. Pour mener à bien ces objectifs, la *Royal Navy* dispose de bases militaires situées dans des positions stratégiques grâce au maintien dans son giron de certains territoires d'outre-mer comme Gibraltar ou Akrotiri et Dhekelia à Chypre, cependant ce sont les États-Unis et non le Royaume-Uni qui profitent de la position ô combien stratégique des îles Chagos dans l'Océan Indien, dont ils louent aux Britanniques la base de Diego Garcia.

On touche ici à une des limites de la puissance maritime britannique, souvent présentée comme arrimée à celle des Etats-Unis. La relation d'alliance étroite entre les deux pays, surnommée la *Special Relationship*, est en effet déséquilibrée en faveur des Etats-Unis car les Britanniques n'ont que peu d'influence dans le positionnement stratégique américain. Une idée qui circule au Royaume-Uni est que les Britanniques seraient totalement dépendants des Américains en ce qui concerne leur programme de sous-marins nucléaires. Les Trident sont certes des missiles vendus par les Américains, qu'ils maintiennent en condition opérationnelle, mais les Britanniques ont la pleine souveraineté pour l'usage de ces armes^[40]. Le simple fait qu'il faille le réaffirmer dénote une certaine faiblesse de la réputation maritime britannique. La deuxième partie du cours abordera les contestations récentes auxquelles le *Royal Navy* doit faire face.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Une synthèse utile en français :

Mark Bailoni, « Royaume-Uni : l'ambition de rester une puissance maritime majeure » in : *Les grands dossiers de Diplomatie*, n°46, août-septembre 2018, p.36-37.

Un résumé (non neutre) de l'histoire de la puissance maritime britannique

<https://geopoliticalfutures.com/the-geopolitics-of-britain/>

La doctrine officielle de la défense maritime britannique :

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/662000/doctrine_uk_maritime_power_jdp_0_10.pdf

Le débat sur l'état de la *Royal Navy* :

<https://www.savetheroyalnavy.org/the-state-of-the-rn/>

<https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2019/08/naval-capability-challenges>

b. Le déclin de la flotte de commerce britannique.

Au 19e siècle, l'hégémonie maritime britannique ne s'appuyait pas seulement sur la *Royal Navy*, elle reposait essentiellement sur l'existence d'une puissante flotte de commerce (*merchant navy*). Les armateurs de commerce britanniques ont été confrontés depuis plusieurs décennies à la concurrence des pays émergents et des autres armateurs européens. Selon le classement Alphaliner TOP 100^[41], aucun des 100 plus grands opérateurs internationaux de porte-conteneurs dans le monde n'a son siège au Royaume-Uni (alors que CMA CGM a son siège en France).

Les navires britanniques se sont massivement enregistrés dans les pavillons de complaisance (*flags of convenience*). De nos jours, seul un tiers des navires britanniques est immatriculé sous pavillon britannique. La flotte commerciale enregistrée au Royaume-Uni ne représentait que 0,8% de la flotte mondiale en 2018.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Statistiques de la flotte britannique :

https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/921778/shipping-fleet-statistics-2018.pdf

c. **Le *leadership* britannique dans les services aux entreprises maritimes.**

Cette partie peut venir compléter la question G3 du thème 2, « Londres, une métropole de rang mondial », en étudiant une des fonctions métropolitaines essentielles au rayonnement de Londres.

La métropole est en effet le centre décisionnel mondial du transport maritime, reflétant le rôle historique du Royaume-Uni en tant que nation maritime de premier plan. L'OMI (Organisation maritime internationale / *IMO : International Maritime Organization*) a son siège à Londres. Le Royaume-Uni est leader dans les services aux entreprises maritimes, contrôlant environ 25% de ce secteur. Il est le plus grand centre au monde pour trois services qu'il a largement inventés : l'assurance maritime, dont il contrôle un quart du marché mondial, le droit maritime (le droit anglais est utilisé dans une grande partie des contrats maritimes et 80% des différends maritimes mondiaux sont arbitrés à Londres) et le courtage naval (*ship broking*, 7 des 20 plus grandes sociétés de courtage naval ont leur siège à Londres). D'autres services incluent la classification (via la société Lloyds Register par exemple), le financement, la gestion, la comptabilité des navires pour lesquels le Royaume Uni n'est plus leader.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Rapport sur les services aux entreprises maritimes du Royaume-Uni :

https://www.maritimelondon.com/wp-content/uploads/2019/09/PwC_Catching-the-Wave-Report%C2%AD_lr.pdf

Axe 2 : Le Royaume-Uni face aux contestations de sa puissance maritime.

1. Les tensions maritimes découlant du Brexit.

Le Brexit est un des fils conducteurs de l'étude des remises en cause de la puissance maritime du Royaume-Uni. D'une part en ce qu'il est facteur de tensions soulevées par la crainte d'un renforcement des frontières, y compris maritimes, d'autre part en ce que les tensions qu'il crée entre les nations du Royaume-Uni (Irlande, Ecosse) pourraient donner lieu à des recompositions territoriales qui détérioreraient la puissance maritime du pays.

L'étude du Brexit et des frontières permet au professeur de tisser des liens avec d'autres questions du programme de DNL (en géographie, la question G4 du thème 3, « Un espace transfrontalier du Royaume-Uni : la frontière Royaume Uni /République d'Irlande aujourd'hui » et en histoire, la question H7 du thème 4 « Le Royaume-Uni et la construction européenne depuis les années 1990 ») mais aussi avec l'enseignement linguistique. L'axe « Identités et échanges » du programme de langues permet d'aborder les notions de « frontières », « conflits » et « contacts ». Les professeurs peuvent étudier conjointement certains cas abordés en DNL : la dispute territoriale entre l'Espagne et le Royaume Uni à propos de Gibraltar, la question d'une éventuelle indépendance de l'Ecosse par exemple.

a. Quel Brexit pour quel impact sur l'économie maritime britannique ?

Au moment où nous écrivons ces lignes, Londres et Bruxelles négocient les termes d'un accord commercial qui devrait s'appliquer à partir du 31 janvier 2021. Mais les deux parties peinent à se

mettre d'accord, et l'hypothèse d'un *no-deal Brexit* (non-accord) n'est pas écartée. Un des points d'achoppement des négociations a été la question de la pêche.

Les pêcheurs britanniques attribuent à la politique commune de la pêche (PCP) le déclin de cette activité au Royaume-Uni, les navires de pêche britanniques ne faisant pas le poids face à la concurrence des grands chalutiers européens qui débarquent annuellement environ 700 000 tonnes de poisson des eaux britanniques, contre moins de 100 000 tonnes dans l'autre sens^[12]. En août dernier, le Parlement européen a menacé le Royaume-Uni de sanctions économiques s'il tentait de bloquer les pêcheurs européens des eaux britanniques. Le Royaume-Uni cherche donc un meilleur accord pour sa flotte de pêche, tandis que l'UE défend le *statu quo*.

Un Brexit sans accord entraînerait des perturbations dans les ports britanniques. Les ports Roll-on/Roll-off comme Douvres ou Portsmouth seront confrontés à de nouvelles exigences post-Brexit pouvant entraîner retards et surcoûts (notamment pour financer de nouvelles installations et systèmes douaniers). Tous les coûts logistiques supplémentaires seraient répercutés sur les commerçants, les fabricants et, en fin de compte, les consommateurs, avec tous les dommages économiques que cela pourrait entraîner^[13]. Les ports d'Irlande du Nord ont annoncé ne pas être prêts pour la gestion douanière des marchandises de Grande Bretagne en direction de la République d'Irlande^[14].

- **Pistes bibliographiques/ web**

Sur la question des zones de pêche :

<https://www.bbc.com/news/46401558>

Rapport de la Chambre des Lords sur Brexit et la pêche (2016)

<https://publications.parliament.uk/pa/ld201617/ldselect/ldcom/78/7802.htm>

Les perturbations prévues dans les ports

<https://www.theguardian.com/politics/2020/sep/14/official-post-brexit-report-warns-of-queues-of-7000-lorries-in-kent>

b. Les frontières post-Brexit et leurs conséquences maritimes potentielles.

Trois pays de l'UE, l'Irlande, l'Espagne et Chypre, ont des frontières terrestres avec le Royaume-Uni, ou ses territoires, et sont, dès lors, autorisés par l'UE à engager des négociations bilatérales avec Londres, tant les dossiers sont épineux^[15]. Les professeurs de DNL et de langue peuvent élaborer conjointement une étude de cas sur Gibraltar. Ce petit territoire d'importance stratégique qui donne sur le détroit du même nom, fait l'objet d'un contentieux avec l'Espagne qui le revendique. Ce conflit se cristallise à propos du tracé des eaux territoriales britanniques autour de ce territoire, l'Espagne ne reconnaissant qu'une portion congrue de ce que les Britanniques considèrent comme relevant de leur souveraineté. Dès lors, les Espagnols multiplient les incursions navales dans les eaux territoriales revendiquées par les Britanniques, où ils ont par ailleurs créé un « site d'importance communautaire » sous la directive Habitats de l'UE en vue de sa protection environnementale, alors que le Royaume Uni avait désigné un périmètre concurrent. Dans ce cas l'UE a tranché en faveur de l'Espagne. Lorsque le Royaume-Uni ne sera plus présent dans les instances décisionnelles de l'UE, l'Espagne pourrait utiliser le droit de l'UE pour faire valoir ses revendications territoriales.

Le professeur peut clore cette partie consacrée aux conséquences du Brexit sur les risques à moyen terme d'une désintégration du Royaume Uni, en particulier s'il choisit d'étudier pendant l'année la

question d'histoire sur les relations entre le Royaume Uni et l'UE et la question de géographie sur l'Irlande du Nord. Les sondages d'opinion en Irlande et en Ecosse sont favorables respectivement à une réunification de l'Irlande et à l'indépendance de l'Ecosse (qui a voté massivement pour rester dans l'UE). Le professeur peut souligner les conséquences éventuelles pour la puissance maritime de ce qu'il resterait du Royaume Uni : perte de périmètres de ZEE, perte du contrôle de l'écart de GIUK, notamment. La question de la localisation des missiles Trident dans une base écossaise serait posée^[16]. Il semble que c'est le déclin accéléré du secteur pétrolier de la mer du Nord qui soit la plus forte entrave à la tenue d'un nouveau référendum écossais, la perte de la manne pétrolière remettant en cause l'espoir écossais d'une indépendance économique.

- **Pistes bibliographiques/ web`**

Rapport de la Chambre des Lords sur Brexit et Gibraltar :

<https://publications.parliament.uk/pa/ld201617/ldselect/ldecom/116/116.pdf>

Le point de vue espagnol :

<http://www.exteriores.gob.es/Portal/en/PoliticaExteriorCooperacion/Gibraltar/Paginas/Historia.aspx>

Impact du pétrole de la Mer du Nord sur les perspectives d'indépendance de l'Ecosse

<https://www.nytimes.com/2016/10/19/business/energy-environment/north-sea-fields-flag-denting-prospects-for-scottish-independence.html>

2. A l'échelle mondiale, la puissance maritime britannique contestée et concurrencée.

a. Les territoires britanniques disputés.

Il s'agit d'évoquer deux conflits territoriaux concernant des territoires d'outre mer britanniques : les Iles Malouines (*Falkland Islands* ou *Falklands*) revendiquées par l'Argentine et les Iles Chagos de l'Océan Indien, revendiquées par Maurice. Dans les deux cas, des instances internationales ont donné raison aux contestataires. L'Argentine a saisi les Nations Unies via leur Commission des Limites du Plateau Continental, qui a validé en 2016 sa volonté d'étendre la superficie de son plateau continental. Dans le cas des Iles Chagos, la Cour internationale de justice (CIJ) a émis en 2019 un avis consultatif rejetant les revendications de souveraineté du Royaume-Uni sur le petit groupe d'atolls de l'Océan Indien. En réponse, le Royaume Uni a indiqué qu'il ne tiendrait pas compte de ces décisions qui n'ont pas de valeur contraignante.

Les enjeux de ces deux conflits sont de nature différente. Les habitants des Malouines sont en faveur d'un maintien de leur statut de territoire d'outre mer britannique et bénéficient des retombées économiques de l'exploration des ressources en hydrocarbures *offshore* pour les compte des Britanniques. Ils s'inquiètent des revendications de l'Argentine qui souhaite les explorer à son tour.

Dans le cas des Iles Chagos, le Royaume Uni ne peut s'appuyer (comme pour Gibraltar et les Malouines) sur un éventuel soutien des résidents. Au contraire, le Royaume Uni a exilé de force des habitants de ces îles et loue la plus grande d'entre elles, Diego Garcia, aux États-Unis qui y ont installé une base militaire.

Le Royaume-Uni a beau jeu de revendiquer une ZEE autour de ces îles pour en faire une aire marine protégée. Cette position est difficilement compatible avec les opérations de liberté de navigation (FONOP: Freedom of Navigation operations) menée par ailleurs en mer de Chine méridionale par la

Royal Navy. Dans cet espace, le Royaume-Uni prétend défendre l'application du droit de la mer et conteste la légalité des installations chinoises dans les Spratleys et les Paracels. Il est possible d'envisager un travail conjoint avec le professeur de langue sur les enjeux identitaires du conflit de l'Océan Indien.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Les Malouines :

<https://www.theguardian.com/uk-news/2016/mar/29/falkland-islands-argentina-waters-rules-un-commission>

<https://www.offshore-energy.biz/argentina-urges-oil-firms-to-stop-oil-gas-activities-in-the-falklands/>

Les Chagos :

<https://www.theguardian.com/world/2019/may/21/chagos-islands-un-expected-to-call-for-end-of-british-control>

<https://www.maritime-executive.com/editorials/the-strategic-consequence-of-the-diego-garcia-dispute>

b. La *Royal Navy* contestée dans le monde.

Pour étudier les défis posés à la *Royal Navy* dans la projection de sa puissance maritime, le professeur peut aborder les tensions récentes entre le Royaume-Uni et la Chine ou étudier l'incident qui l'a opposé à l'Iran dans le détroit d'Ormuz.

Les activités de la *Royal Navy* en Mer de Chine méridionale sont contestées par la puissance maritime ascendante de la Chine. Le Royaume Uni entretient des relations étroites avec ses anciennes colonies membres du Commonwealth, Singapour, la Malaisie et le Brunei. Il a une base navale au Brunei et en a annoncé une autre en Asie du Sud-Est (à Singapour ou en Malaisie). Il participe à des échanges de renseignements avec la Malaisie et Singapour dans le cadre des *Five Power Defence Arrangements* (qui concernent aussi l'Australie et la Nouvelle Zélande) et a rejoint les États-Unis et la France dans des opérations de liberté de navigation dans la mer de Chine méridionale qui ont irrité la Chine. Dans ce contexte, cette dernière a indiqué qu'elle considérerait la présence en Mer de Chine du nouveau porte-avions britannique *HMS Queen Elizabeth* comme une menace à laquelle elle pourrait répondre militairement^[17]. Le Royaume Uni s'inquiète de son côté de la menace stratégique posée par la Chine avec l'ouverture des routes maritimes de l'Arctique qui nécessiterait des redéploiements de la marine vers l'Atlantique Nord^[18].

L'été 2019, la *Royal Navy* n'a pas su défendre un pétrolier battant pavillon britannique saisi par l'Iran dans le détroit d'Ormuz. L'incident a montré les limites des capacités de projection britannique et relancé le débat outre Manche sur l'affaiblissement de la *Royal Navy*.

- **Pistes bibliographiques/ web**

Tensions avec la Chine :

<https://www.theguardian.com/world/2018/jul/21/south-china-sea-uk-could-send-aircraft-carrier-to-back-australian-vessels>

<https://thediplomat.com/2020/08/will-the-uk-send-its-aircraft-carrier-to-the-south-china-sea/>

Le détroit d'Ormuz

<https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2019/08/naval-capability-challenges>

c. Le Royaume Uni concurrencé sur le plan des services aux entreprises maritimes.

Cette partie s'adresse en particulier aux professeurs qui traitent dans l'année la question « Londres, une métropole de rang mondial ». Le secteur des services aux entreprises maritimes est fortement concurrencé par Oslo (la Norvège est une puissante maritime rivale et un pavillon plus attractif que le Royaume Uni), des métropoles plus puissantes qu'elle sur le plan portuaire (Hambourg, Dubai) et surtout les métropoles émergentes d'Asie (Singapour, Shanghai, Hong Kong). Cela reflète d'une part l'affaiblissement du pavillon britannique évoqué dans la première partie, et d'autre part la montée en puissance des façades maritimes asiatiques que les élèves ont étudiée dans leur cours de terminale en tronc commun.

- **Pistes bibliographiques/ web**

https://www.maritimelondon.com/wp-content/uploads/2019/09/PwC_Catching-the-Wave-Report%C2%AD_lr.pdf

Notes.

[1]<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/282.html>

[2]https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/924591/DUKES_2020_MASTER.pdf

[3]<https://www.getlinkgroup.com/content/uploads/2019/09/180604-EY-Channel-Tunnel-Footprint-Report.pdf>

[4]<https://www.porteconomics.eu/wp-content/uploads/2020/08/Top-15-container-port-Europe-H1-2020.png>

[5]<https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2019/08/naval-capability-challenges>

[6]SIPRI, Stockholm International Peace Research Institute.

[7]<https://www.naval-technology.com/features/royal-navy-does-not-have-enough-ships-naval-technology-survey>

[8]*The Guardian*

[9]Source: gouvernement britannique.

[10]<https://ukdefencejournal.org.uk/no-america-doesnt-control-britains-nuclear-weapons/>

[11]Source

[12] Il s'agit des captures dans la ZEE britannique, non des captures totales évoquées dans le premier axe.

[13]<https://www.britishports.org.uk/news/brexit-british-ports-association-reacts-to-chancellors-no-deal-funding-boost>

[14]<https://www.bbc.com/news/uk-northern-ireland-54465545>

[15] Par exemple, dans les enclaves britanniques de Chypre qui servent de bases navales, la monnaie en cours est l'euro : <https://www.eyes-on-europe.eu/brexit-impacts-cyprus/>

[16]<https://www.royalnavy.mod.uk/our-organisation/bases-and-stations/naval-base/clyde>

[17]https://www.thetimes.co.uk/article/dont-threaten-us-warns-china-envoy-liu-xiaoming-622t9mbc6?wgu=270525_153331_16037897577625_4f106e4ce0&wgexpiry=1611565757&utm_source=planit&utm_medium=affiliate&utm_content=67829

[18]<https://www.theguardian.com/uk-news/2020/oct/08/china-strategic-threat-to-uk-as-northern-sea-route-clears-says-royal-navy-chief>

