

Conférence LUT Les mers et océans au cœur de la mondialisation : exploitation, conquêtes, rivalités et coopération.

Introduction

« Homme libre toujours tu chériras la mer » Baudelaire

Que reste-t-il aujourd'hui de cette vision de mers ou d'océans comme espace de liberté, d'absence de frontière à l'heure où près de 90 % du trafic de marchandises (en volume) transitent par ces étendues d'eau ? A l'heure où se tient le sommet de l'ONU sur la question de la « très haute mer », de sa définition et du droit la concernant ? A l'heure où Russes comme Chinois envoient des robots planter des drapeaux en titane au fond des océans ? (**diapo 2**)

Immenses espaces naturels (**Avec 361 millions de km², soit 71 % de la surface du globe**) et monde du silence, les mers et océans (qui ne forment qu'un seul ensemble) n'ont jamais connu une activité aussi intense, bruyante et visible (**diapo 3 et 4**) :

- Exploitation des ressources halieutiques inégalée
- Plateaux continentaux quadrillés, sondés, perforés par sociétés pétrolières pour mettre à jour de nouvelles ressources d'hydrocarbures.
- Mers et océans parcourus par d'immenses bateaux pour acheminer sur des milliers de km des marchandises avec régularité et fiabilité.
- Devenus des espaces de loisir avec plaisance et croisière en pleine expansion

Les activités des hommes ont transformé les océans de simples milieux naturels en espaces maritimes = espaces aménagés par les hommes et pour leurs besoins. Promus au rang de « 6^{ème} continent » (Papon 1996) ou de « nlle frontière » (Agence fr du dév 2011).

Donc ils sont incontournables dans la mondialisation ; ils suscitent comme relais de croissance + des convoitises croissantes de la part d'Etats qui veulent s'en assurer le contrôle. Ce sont donc des espaces au cœur des rapports de puissance et des recompositions géopolitiques actuelles.

Ils sont toutefois très différents des espaces terrestres : il n'est pas possible de s'y abriter, d'y habiter de manière permanente (malgré des projets pour l'heure qui tiennent de la fiction ou de la recherche scientifique cf station d'observation du corail à Moorea ou de la prospective cf cités flottantes).

Ne peuvent s'étudier que dans le rapport aux espaces terrestres, leur différence, leur complémentarité et leurs interactions. Sont au cœur des enjeux contemporains de puissance, d'exploitation mais aussi de coopération, de préservation.

Comment penser les océans pour demain ?

Diapo 5

I-Des espaces maritimes aménagés.

II-Des espaces réglementés.

III-Des espaces valorisés sous tension.

Conclusion : Des espaces à protéger.

I-Des espaces maritimes aménagés.

Les mers et océans = espaces aménagés par l'homme pour ses besoins ; doivent se penser en lien avec espaces terrestres ; interactions multiples.

A-Des espaces parcourus par les flux de la mondialisation.

Diapo 6

Cf Vidéo sur le porte-conteneur le Franklin Roosevelt

Inauguré en 2015, le porte-conteneurs *Benjamin Franklin* a été construit sur le chantier naval de Jiangnan (à proximité de Shanghai). Il bat pavillon maltais et est affrété par la CMA CGM.

Depuis années 1970, éclatement des sites de production industriels reposant sur nouvelle DIT. Une des principales csq est la maritimisation de l'éco mondiale : 90 % des marchandises sont transportées par bateaux pour relier espaces de fabrication et de consommation très éloignés. Trafic mondial a augmenté de 25 % entre 2007 et 2017.

Diapo 7

Il faut ajouter à cela 28 millions de croisiéristes car espaces maritimes = espaces au service de nouveaux loisirs

Diapo 8, 9 et 10

+ 99% des échanges internet et téléphoniques passent par câbles transocéaniques = véritable backbone océanique.

→ Océans = espaces de circulation intenses, en surface comme en profondeur.

Diapo 11, 12, 13, 14, 15

Adaptation des navires : spécialisés et toujours plus gros (à renfort de communication).
Porte-conteneurs : capacité 500 boîtes en 1960 ; 21 000 aujourd'hui. 400 m souvent → compétitivité car coût du transport dérisoire (et même avec augmentation récente du prix du fret).

Qui sont les acteurs de cette course au gigantisme ? Poignée d'armateurs. Groupes européens mais de plus en plus d'Asiatiques dont les Chinois (Etat incite aux fusions). Désormais 6 armateurs sur 10 sont asiatiques. Enormes investissements dans installations portuaires (ex : COSCO en Grèce ou à Duisburg ; CMA-CGM en Jamaïque). Innovations : le CMA-CGM Jacques Saadé est propulsé au GNL (2019).

B-Des espaces qui structurent la mondialisation

Diapo 16

Basculement du centre des échanges mondiaux de l'Atlantique au Pacifique. Depuis 1984, les flux y ont dépassé ceux de l'Atlantique. 2018, 27.6 millions de conteneurs dans le Pacifique / 8.1 dans Atlantique.

Diapo 17

Routes maritimes relient des hubs qui redistribuent marchandises vers ports secondaires et arrière-pays. Hubs se multiplient sur façade pacifique. Hubs se diversifient (activités portuaires et industrielles mais de plus en plus logistiques) ; technique du *feeder* = redistribuer conteneurs vers ports secondaires Arrière-pays devient base logistique + drainée par axes de communication modernes. Cette complémentarité assure domination de trois grandes façades maritimes mondiales (=3 pôles de la Triade).

Diapo 18, 19

Hubs se modernisent : Yangshan (Shanghai) est devenu en 2014 le plus grand port automatisé du monde. Ils misent aussi sur le gigantisme des bateaux. Ports asiatiques dominant la maritimisation. Shanghai : 5.6 millions de conteneurs en 2000 ; 42 millions auj.

Façades maritimes d'Am du sud et Afrique à l'écart car pas d'arrière-pays structuré. Toutefois ca bouge notamment en Af du sud avec ports secondaires et aires logistiques autour de Port-Elisabeth.

Diapo 20, 21

Routes maritimes sont spécialisées selon types de produits : hydrocarbures partent du Moyen-Orient (45% des exportations) et Afrique de l'est vers océans indien et atlantique / routes agricoles depuis Europe et Amérique.

Diapo 22, 23, 24

Canaux transocéaniques s'adaptent désormais au gigantisme des bateaux (et non plus l'inverse) ; sont des points de passages incontournables (Suez 97 navires par jour depuis élargissement de 2015). Compétition mondiale pour capter passages et installations d'entreprises (ex : zone franche de 460 km² le long du canal de Suez ; Chinois y ont pris une participation de 7% pour l'instant ; ils sont aussi à Panama = « nouvelle route de la soie »). Turquie a lancé projet de canal d'Istanbul en 2017.

Une rente de situation menacée

« Pour le plus grand profit de Panama et de l'Égypte qui en tirent des revenus très importants [...], les canaux de Panama et de Suez vivent sur une rente de situation. [...] Mais la rente est menacée, davantage pour Panama [qui] fait face à une concurrence beaucoup plus vive. Fin 2014, le gouvernement du Nicaragua a annoncé le lancement d'un grand canal [...]. Par ailleurs, en provenance d'Asie orientale, le trajet à destination de la côte Est des États-Unis est plus rapide de 4 à 5 jours par les ports de la côte Ouest, puis par un trajet en chemin de fer par le nœud de Chicago. Panama subit aussi la concurrence de Suez. Au sud d'une ligne qui passe par Hong Kong, les temps de parcours entre l'Asie du Sud-Est et la côte Est de l'Amérique du Nord sont similaires par Suez [...] ou via [le canal de Panama]. Tout est alors question de calcul économique [...] dans lequel intervient fortement le coût des péages. Avec des écluses plus larges et le passage de navires plus imposants, le canal de Panama espère retrouver une position concurrentielle avantageuse. »

A. Frémont et A. Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », La Documentation française/DILA 2015, *La Documentation photographique*, n° 8114.

C-Des espaces menacés par des flux croissants.

Diapo 25, 26 et 27

L'explosion du trafic mondial conduit à des pollutions :

3% des émissions de CO₂ proviennent du trafic maritime (17% en 2050). Le nb de marées noires diminuent depuis les grandes catastrophes des années 1990 car réglementations plus contraignantes + pétroliers soignent leur image (64 en 1990 ; 6 en 2018). MAIS qd marée noire, plus de quantité déversés car bateaux plus gros + bcq de dégazages sauvages + catastrophes technologiques comme incendie de Deepwater Horizon en 2010.

Diapo 28 à 33

Recherche de nouvelles routes = enjeu de la compétition mondiale.

- Océan Arctique en voie d'intégration aux échanges mondiaux (15 100 km ; 40% de distance en moins par rapport à la route Shanghai-Rotterdam) mais :

- Russie investit beaucoup (déjà 16 ports en eaux profondes, 40 brise-glaces) pour profiter de la route du nord-est.
 - Canada plus réticent à aménager route du nord-ouest = risqué, coûteux, pas régulièrement accessible, conflits avec autochtones sur partage des richesses, pas d'internet haut débit...
 - Csq : route du NE = 6% du trafic mondial de marchandises en vrac, hydrocarbures, conteneurs ; 1% pour route du NO.
- Chinois créent des points d'appui le long de leur projet des « nouvelles routes de la soie » lancé en 2013. Projet surtout continental pour diminuer dépendance au trafic maritime et à ses aléas. Mais routes terrestres = nécessité aussi de s'entendre avec partenaires...**Diapo 30 à 33**
- Maritimisation de l'éco et mondialisation forment un système dans lequel elles se renforcent et s'influencent. Maritimisation = processus sélectif. Certains espaces sont plus intégrés que d'autres, profitent mieux et plus de la mondialisation des échanges.

II-Des espaces réglementés et appropriés.

Jamais océans aussi parcourus, sondés, exploités, bruyants et appropriés. Paradoxe : espace de liberté par excellence de plus en plus réglementés et nationalisés.

A-Le droit de la mer, un outil au service de la libre circulation.

Diapo 34, 35, 36

Principe de la liberté des mers énoncé en 1604 par Hugo GROTIUS dans *Mare Liberum* : « Chaque nation doit avoir libre voie de communication avec toute autre nation et libre commerce avec elle ». Mais c'est aussi le moment où affrontement entre ceux qui veulent avant tout garantir liberté de circulation et ceux qui défendent appropriation étatique des espaces maritimes.

Constante : Etats partagés entre liberté de commercer (pour leurs armateurs) et souci de protection (contre invasions, trafics illicites, attaques nucléaires, débarquements car le « vide »=le danger).

Diapo 35, 36

L'intensification du commerce maritime mondial et la maritimisation des économies ont nécessité un règlement progressif des usages des eaux océaniques.

La Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM), signée en 1982 à Montego Bay (Jamaïque), codifie le droit de la mer.

- Sur le plateau continental et la zone économique exclusive (ZEE) s'étirant jusqu'à 200

milles marins du rivage (370 km), l'État côtier peut réglementer l'accès et l'exploitation des ressources naturelles. Le territoire maritime de la France, avec 10,2 millions de km², est au 2e rang mondial derrière celui des États-Unis.

- De nombreux États demandent une extension de leur ZEE au plateau continental pour prendre le contrôle des ressources qu'il est susceptible de receler (ex. la France avec la Guyane). On assiste donc à une territorialisation des espaces maritimes.

La haute mer est toutefois à la disposition de tous (près de 60% de la surface maritime) : elle ne peut être ni revendiquée, ni appropriée.

Sauf que déséquilibres entre Etats :

- Ceux qui sont enclavés
- ceux qui ont des espaces maritimes immenses car sont des îles ou des archipels
- ceux qui se sont appropriés des îles ou des terres au cours du temps et qui disposent aujourd'hui d'immenses espaces maritimes (France, EU)
- ceux qui supportent mal que des espaces qu'ils considèrent comme leur « étranger proche » soient accessibles à des bateaux étrangers. (Ex : Chine et Taïwan). Chine veut se protéger de toute intervention occidentale si elle attaque Taïwan ; a retenu leçon des interventions US au Koweït en 1991 et Irak en 2003 ; veut être hors de portée des missiles des sous-marins SNLE US. Donc veut contrôler points de passage entre îlots + construit bases militaires + renforce sa marine de guerre + conteste délimitation ZEE. **Diapo 37 et 38**

Diapo 39 à 41

Trafic concentré dans certaines régions et points de passage du monde = goulots d'étranglement sensibles au contexte géopolitique. Ex : fermeture du canal de Suez entre 1967 et 1975 / tensions dans le golfe persique en 2019 où Iran menace de fermer détroit d'Ormuz... Or libre circulation primordiale dans certains passages maritimes : détroits, canaux sont surveillés (notamment détroit de Malacca et de Bab El Manded car piraterie et étapes de la plus grande route commerciale du monde).

B-Le droit de la mer, un outil d'appropriation des mers et océans par les Etats.

Diapo 42 et 43

Convention des Nations Unies de Montego Bay (1982), droit de la mer définit des limites d'exploitation pour chaque Etat. ZEE = symboles de l'appropriation des mers et océans par Etats. Certains ne l'ont pas signé car ne veulent pas être contraints de se limiter ; d'autres en font un outil d'expansion de leurs eaux territoriales comme la France. En effet le texte prévoit possibles extensions : il faut démontrer que leur plateau continental se prolonge au fond des mers. Soit revendiquent étendue d'eau soit volumes à exploiter.

Haute mer échappe à l'appropriation des Etats mais pas une zone de non-droit = interdiction d'y pêcher espèces protégées (baleines) + navire pas immatriculé n'a pas le droit d'y pénétrer (en théorie) et il est soumis aux lois de l'état où il est enregistré. Espace encore peu connu ; seulement 20% cartographiés. Attise convoitises car ressources (nodules polymétalliques). D'ailleurs conf de l'ONU à ce sujet en mars 2022.

C-Des activités maritimes qui échappent au droit de la mer.

Diapo 44, 45, 46

Piraterie = symbole de la maritimisation des menaces. 2018, 201 attaques recensées (180 en 2017). Surtout dans la mer des Caraïbes, au large de l'Afrique et de l'Indonésie. Golfe de Guinée = attaques contre tankers. Demandes de rançon.

Diapo 47

Essentiel des flux illicites empruntent les mers car difficiles à surveiller ; petites unités ; de quel droit relèvent-elles ? Comment les intercepter ? Où ?

Néanmoins lutte contre trafics illicites en mer augmente. Marines de guerre patrouillent au large des côtes du Yémen et de la Somalie ; sous-marins remplis de drogue arraisonnés en Espagne ou aux EU ; agence Frontex pour surveiller Méditerranée.

→ Droit de la mer permet sécurisation des espaces maritimes et libre circulation des navires mais il renforce appropriation des mers par Etats.

III-Mers et océans, des espaces valorisés sous tension.

A-Des ressources alimentaires et énergétiques de plus en plus exploitées.

Diapo 48, 49 et 50

Ressources halieutiques de plus en plus consommées : 20.5 kg/hb/an en 2020. Continue de progresser. Assure sécurité alimentaire dans pays pauvres où poissons=50% des protéines animales consommées. Captures de poissons X 4 depuis 1950 (auj autour de 90 millions de tonnes).

Ressources mondialisées car 2/3 poissons pêchés vont des pays pauvres aux pays riches. Même le cabillaud de l'Atlantique nord parcourt 8 000 km en moyenne avant d'être consommé car conditionné en Asie. Chine = 1^{er} producteur et exportateur mondial de

poissons. Mais elle aussi importe de plus en plus de poisson car conso intérieure explose (35 kg/hb/an). De plus en plus aussi d'aquaculture près des côtes.

Diapo 51, 52 et 53

Hydrocarbures : gisements profonds et offshore seulement 30% de l'approvisionnement mondial. Mais nouveaux gisements découverts surtout si prix du brut augmentent. Cpdt c'est très cher, très technique et risqué.

B-Des niles ressources convoitées.

Diapo 54 à 58

Nouvel Eldorado minier. Début des exploitations dans eaux des ZEE si minerais pas trop profonds mais sinon dans eaux internationales seule l'Autorité internationale des fonds marins peut délivrer des permis. Toutefois réservé à qq acteurs du secteur des mines car très profonds (- 4 000 m voire – 6 000 m).

Potentialités aussi liées aux organismes vivants pour produire médicaments ou produits de soin. Cf Pharmamar et produits anticancéreux.

Dév des EMR (énergies marines renouvelables) s'accélère même si seulement 0.03% du mix énergétique mondial auj. Ont le potentiel de fournir 5 X totalité de la conso d'électricité mondiale. RU très avancé dans éolien offshore envisage de produire 30% de son électricité ainsi d'ici 2030.

C-Des espaces maritimes de plus en plus disputés.

Diapo 59 à 62

Contestation des limites des ZEE → augmentation des recours juridiques. Ex : Somalie a saisi la Cour internationale de justice en 2014 pour régler contentieux avec le Kenya et acquérir 100 000 km² riches en pétrole.

Certaines îles stratégiques car tenir la terre c'est détenir la mer. Ex : tensions entre Chine et Japon à propos des îles de Senkaku/Diaoyu.

Donc accélération de la militarisation des mers. Bases militaires se multiplient le long des corridors stratégiques (base fr à Abu Dhabi, base chinoise à Djibouti). Course aux armements notamment dans Pacifique avec programmes chinois, rénovation des unités américaines, achat de sous-marins par Australie et naissance de l'AUKUS.

→ Course aux ressources dans des espaces encore à explorer et donc à conquérir ouvre voie à des conflits possibles.

Conclusion : des espaces à protéger.

A-Une augmentation des pressions.

Diapo 63 à 67

Surpêche : selon FAO 33% d'espèces surexploitées en 2015 contre 10% en 1974. Celles en limite de reconstitution sont passées de 50 à 60%. Merlu en grand danger. Méditerranée = mer en danger.

Contaminations à de nombreux polluants d'origine terrestres (pesticides, herbicides, plastiques, médicaments, effluents...) = 80% de la pollution marine. 1 800 milliards de déchets plastique dans le Pacifique = 3 X la France.

Océans = pièges à CO2 donc acidification accélérée → impact sur changement climatique car océans saturés.

Élévation des océans d'une 20aine de cm depuis fin XIXème s. Rythme actuel de 3.3 mm/an. Selon le GIEC, plus d'un m d'ici 2100...

B-Des acteurs inégalement engagés.

Diapo 68 à 69

Des Etats pour une gestion durable des océans avec multiplication des aires marines protégées mais avec quelle efficacité ? Refus de sanctuariser Arctique comme Antarctique car veulent l'exploiter. Ententes régionales existent et oeuvrent à de meilleures pratiques : ASEAN et déclaration de Bangkok pour réduire débris marins / UE interdit pêche électrique (sous pression d'ONG comme Bloom) mais subventionne grands chalutiers...

C-Une lente coopération mondiale

Préservation des océans enfin vu de manière globale mais 1^{ère} conférence internationale sur océans seulement en 2017.

OMI (Orga mondiale maritime) = institutions spécialisée de l'ONU → nbreuses conventions. Ex : Convention internationale pour préservation de la pollution par les navires (1973) = MARPOL. Compromis laborieux ; résistances des Etats, des armateurs ; nbreuses ratifications...application difficile.

Souvent grandes catastrophes comme marées noires en Alaska ou celle de l'Erika ont fait progresser réglementation sur les bateaux et leur entretien. Toutefois ce secteur triche beaucoup et est très opaque.

Face à des catastrophes qui ont mobilisé opinions publiques, pays les plus riches sont allés dans la voie de la sanctuarisation de leurs espaces maritimes. Ex 1 : après accident de l'Exxon Valdez, EU adoptent le Oil Pollution Act (1990) qui fixe responsabilités des différents intervenants (armateurs, compagnies pétrolières, sociétés de classification) en cas de pb + impose le recours à des pétroliers double-coque. Ex 2 : Europe a adopté des paquets de lois dites Erika 1 et 2 (2003) puis Erika 3 (2012) = obligations des contrôles étendues aux autorités du port et non plus seulement à l'Etat du pavillon + alourdissement des sanctions + évaluation des sociétés de classification + élimination progressive des pétroliers à simple coque + système communautaire de suivi, de contrôle et d'info sur trafic maritime + fonds d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par hydrocarbures dans eaux européennes.

Les Cies pétrolières aussi très actives dans élimination des navires poubelles car redoutent de + en + csq des accidents.

Pays riches face encore à leurs contradictions : se protéger des catastrophes et en même temps que leurs armateurs retirent le max de profit. Armateurs essaient au maximum de tirer partie des législations concurrentes : 2/3 des pavillons de la flotte marchande sont des pavillons de complaisance mais sous contrôle des pays riches. Pavillons de complaisance = moyen d'échapper à la fiscalité, recruter équipages aux coûts sociaux avantageux. En échange, pays qui accordent pavillons de complaisance = entrées fiscales + marins du Tiers-Monde ont travail et salaires attractifs par rapport à ceux de leur pays. Larbins de la mondialisation. Gestion de plus en plus sophistiquée des flottes : depuis les années 70, gdes compagnies pétrolières n'ont plus de navires en propre. Armateurs surtout grecs et suédois basent leur flotte dans paradis fiscaux, créent des sociétés écrans pour gérer leur flotte. Services aux navires, recrutement des équipages, maintenance = activités sous-traitées. Navire le plus souvent loués pour un trajet pour coller aux offres du marché. C'est un secteur totalement dérégulé.

Espaces marins ne peuvent survivre que grâce aux espaces maritimes. Mers et océans sont des espaces marins finis. Sont en danger. Pourraient déséquilibrer les équilibres planétaires mondiaux.

Prise de conscience lente car force des intérêts particuliers qui utilisent ces espaces comme espaces de prédation + libre circulation revendiquée des Etats.

Diapo 70

Ces espaces sont encore trop exploités comme s'ils étaient de simples espaces naturels, renouvelables à l'infini. Pour les préserver il faudrait avant tout que l'homme y exerce le moins de pression possible, y laisse le moins de trace possible.