

Les mers et les océans dans la mondialisation

Introduction

La mondialisation se définit comme un **processus d'intensification des échanges à l'échelle mondiale**, qui relie les territoires, les marchés et les sociétés.

Les progrès techniques (transport, communication, conteneurisation, internet) ont accéléré ces échanges et renforcé les interdépendances.

Dans ce contexte, les **mers et les océans**, qui couvrent près de **70 % de la surface de la Terre**, jouent un rôle fondamental :
ils sont à la fois **support, enjeu et acteur** de la mondialisation.
Ils concentrent les flux, les ressources et les tensions, tout en devenant des espaces à protéger face aux dérèglements écologiques.

I. Les mers et les océans : un support essentiel de la mondialisation

1. Les flux matériels : la maritimisation de l'économie mondiale

Le commerce mondial repose principalement sur le **transport maritime**, mode de transport le plus **rentable** :

- il est **moins coûteux** que le transport aérien ou terrestre ;
- il permet de transporter des **volumes considérables** sur de longues distances.

☞ Aujourd'hui, environ **90 % du commerce mondial** passe par voie maritime.
Ce phénomène s'appelle la **maritimisation de l'économie** : une **concentration des activités économiques, industrielles et commerciales autour des espaces maritimes**.

Cette dynamique s'accompagne d'un **gigantisme** :

- Les **porte-conteneurs** atteignent des tailles record (plus de 400 mètres de long).
- Les **ports** deviennent de véritables plateformes logistiques mondiales appelées **hubs**, qui redistribuent les flux vers des ports secondaires.

Les principaux ports mondiaux sont :

- en **Asie** : Shanghai, Singapour, Shenzhen ;
- en **Europe** : Rotterdam, Hambourg ;
- en **Amérique** : New York, Los Angeles.

Ces infrastructures assurent la **fluidité du commerce international** et traduisent la domination économique des façades maritimes.

2. Les flux immatériels et humains

Les espaces maritimes permettent aussi la circulation d'autres types de flux :

- **Flux immatériels** : 99 % des données numériques mondiales transitent par des **câbles sous-marins** qui relient les continents. Ces réseaux forment le socle de la **mondialisation numérique**.
- **Flux humains** : migrations maritimes (notamment en Méditerranée) et flux touristiques (croisières, stations balnéaires, tourisme littoral).

Les activités touristiques maritimes participent au **rayonnement économique des littoraux** et renforcent leur intégration dans la mondialisation.

3. La concentration des ressources

Les mers et les océans recèlent d'immenses richesses :

- **Ressources halieutiques** : poissons, crustacés, algues...
- **Ressources énergétiques** : pétrole et gaz off-shore, qui représentent près de 30 % de la production mondiale.
- **Ressources minérales** : or, diamant, cobalt, terres rares... présentes dans les fonds marins.

Certains espaces sont particulièrement convoités :

- le **golfe de Guinée** (pétrole),
- la **mer du Nord** (gaz et hydrocarbures),
- l'**océan Arctique**, devenu plus accessible avec la fonte des glaces.

Ces ressources deviennent **stratégiques** à mesure que les ressources terrestres s'épuisent, accentuant les rivalités économiques et territoriales.

II. Des espaces maritimes inégalement intégrés

1. La route principale de l'économie mondiale : la route circumterrestre

Le commerce maritime mondial s'organise autour d'une **grande route circumterrestre** reliant les trois pôles de la Triade :

- **Asie orientale**,
- **Europe occidentale**,
- **Amérique du Nord**.

Cette route, véritable **axe majeur du commerce planétaire**, traverse les principaux océans (Pacifique, Indien, Atlantique) et regroupe les ports les plus actifs du monde. C'est le **coeur logistique** de la mondialisation.

2. Des espaces maritimes marginalisés

Certains espaces demeurent **peu intégrés** dans les échanges mondiaux :

- Contraintes **naturelles** : banquises de l'Antarctique, salinité extrême de la mer Morte.
- Contraintes **géopolitiques** : zones d'instabilité, piraterie (golfe d'Aden, golfe de Guinée), terrorisme maritime.

Ces espaces, peu fréquentés, sont en marge de la mondialisation et dépendent souvent d'une exploitation limitée de leurs ressources.

3. Les points de passage stratégiques : carrefours vitaux du commerce mondial

Les mers et océans sont structurés par des **points de passage stratégiques**, naturels ou artificiels, qui assurent la connexion entre les grands espaces maritimes.

a. Les détroits et les canaux : artères vitales du commerce

On distingue:

- **Les détroits** (naturels) : Ormuz, Malacca, Bab el-Mandeb, Gibraltar.
- **Les canaux** (artificiels) : Suez, Panama.

Ces points relient les océans et **raccourcissent considérablement les trajets commerciaux**.

Sans eux, les routes maritimes seraient beaucoup plus longues et coûteuses.

b. Des enjeux économiques majeurs

Le **canal de Suez** (Égypte) relie la Méditerranée à la mer Rouge et donc à l'océan Indien. Il évite de contourner l'Afrique et fait transiter environ **12 % du commerce mondial** (notamment le pétrole du Golfe).

Le **canal de Panama** relie l'Atlantique au Pacifique et facilite le commerce entre les Amériques et l'Asie. Il est essentiel pour les États-Unis.

Le **détroit de Malacca**, entre la Malaisie et l'Indonésie, voit passer plus de **100 000 navires par an**, représentant près de **40 % du commerce mondial** : c'est une voie cruciale pour les importations énergétiques de la Chine et du Japon.

Le **détroit d'Ormuz**, entre l'Iran et Oman, est un **verrou énergétique mondial** : près de **20 % du pétrole exporté** dans le monde y transite chaque jour.

Ces détroits et canaux sont donc **des points névralgiques de l'économie mondiale**, où se concentrent les flux de marchandises, d'énergie et de matières premières.

c. Des enjeux géopolitiques cruciaux

Leur importance économique en fait des **zones de tensions permanentes** :

Le **détroit d'Ormuz** est régulièrement menacé de blocage par l'Iran, notamment pour exercer des **pressions diplomatiques** sur les États-Unis.

Le **détroit de Bab el-Mandeb**, entre le Yémen et Djibouti, est au cœur des conflits régionaux : des attaques de groupes armés y visent des navires commerciaux. Le **détroit de Malacca** est surveillé par les États-Unis et la Chine, qui y déploient des forces navales dans un contexte de **rivalité stratégique**.

Les **États-Unis** ont longtemps revendiqué leur influence sur le **canal de Panama**, tandis que la Chine y investit aujourd'hui massivement.

Ces lieux de passage sont donc à la fois **indispensables et vulnérables** : un incident (blocus, piraterie, accident, guerre) peut **désorganiser les chaînes d'approvisionnement mondiales**.

III. Les espaces maritimes : entre appropriation, tension et protection

1. Des espaces d'appropriation : la Convention de Montego Bay (1982)

Signée en 1982, la **Convention des Nations unies sur le droit de la mer** (Montego Bay) fixe les règles d'appropriation des espaces maritimes :

- **Mer territoriale** (12 milles marins) : souveraineté totale de l'État.
- **Zone Économique Exclusive (ZEE)** : jusqu'à 200 milles marins, où l'État dispose de droits exclusifs d'exploitation.
- **Haute mer** : espace international de libre circulation.

Cette organisation vise à **prévenir les conflits** et à **favoriser un partage équitable** des ressources maritimes.

2. Des espaces de tension

Malgré ces règles, les mers demeurent **sources de rivalités** :

- **Conflit Grèce-Turquie** en Méditerranée orientale (gisements de gaz).
- **Conflit Chine-Japon** autour des îles Senkaku/Diaoyu.
- **Militarisation des mers** : présence accrue de flottes militaires, bases navales (Djibouti, mer de Chine méridionale).

Les puissances cherchent à **contrôler les routes maritimes** pour garantir leur sécurité énergétique et commerciale.

3. Des espaces à protéger : vers une gouvernance durable des océans

Les mers et les océans subissent de **multiples menaces** :

a. Les menaces écologiques

- **Marées noires** (ex. : Prestige, Erika, Deepwater Horizon) qui polluent durablement les littoraux.
- **Surpêche** : certaines espèces (thon, cabillaud) sont menacées d'extinction.
- **Pollution plastique** : plus de 8 millions de tonnes de déchets jetés chaque année.

b. Les menaces sécuritaires

- **Piraterie** : forte dans le golfe d'Aden, le golfe de Guinée et le détroit de Malacca. Ces zones voient des attaques contre les navires marchands, souvent liées à l'instabilité politique et à la pauvreté.

c. La naissance d'une conscience écologique

Face à ces menaces, une **gouvernance maritime mondiale** émerge :

- **Les États** mettent en place des politiques de protection (aires marines protégées, quotas de pêche).
- **Les ONG et associations**, comme **Sea Shepherd**, luttent contre la pêche illégale et la destruction des écosystèmes.
- **L'ONU** organise chaque année la **Journée mondiale des océans (8 juin)** et promeut les **Objectifs de développement durable (ODD 14)** : « *Vie aquatique* ».

Les océans sont désormais au cœur des débats sur le **développement durable** et la **transition écologique mondiale**.

Conclusion

Les mers et les océans occupent une **place centrale dans la mondialisation contemporaine**.

Ils assurent la circulation des biens, des personnes et des données, concentrent les ressources stratégiques et déterminent la puissance des États.

Mais leur richesse en fait aussi **des espaces de rivalités et de tensions**, où s'affrontent intérêts économiques, géopolitiques et environnementaux.

Les océans sont à la fois **le moteur et le miroir** de la mondialisation : ils en révèlent les dynamiques, les inégalités et les défis.

La gestion durable de ces espaces sera l'un des **grands enjeux du XXI^e siècle**, au croisement de la **géopolitique, de l'économie et de l'écologie**.