

Mers et océans : entre appropriation, protection et libert...

Cours

Sommaire

I Les tensions autour des routes maritimes et de l'exploitation des ressources

A Le contrôle des ZEE

1. Les ZEE
2. Les tensions autour des limites des ZEE

B Les tensions pour le contrôle des routes maritimes

1. Le droit maritime pour préserver la liberté de navigation
2. Les tensions autour des détroits et des canaux
3. Les tensions en Arctique autour de nouvelles voies maritimes

C Les tensions pour l'exploitation des ressources maritimes

1. Les tensions autour des ressources halieutiques
2. Les tensions autour des ressources énergétiques

D La militarisation des mers et des océans

1. Des puissances désireuses de protéger leurs intérêts
2. La lutte contre la piraterie

II La protection des espaces maritimes

A Les espaces maritimes face aux risques naturels majeurs

1. Les risques naturels
2. Les solutions

B Les espaces maritimes confrontés à la pollution

1. La pollution des mers et des océans
2. La difficile protection des écosystèmes marins
3. Les risques liés au réchauffement climatique

RÉSUMÉ

Les espaces maritimes sont des zones stratégiques de la mondialisation grâce aux flux marchands et humains qu'ils génèrent. Ils sont devenus un enjeu important des relations internationales, les grandes puissances cherchant notamment à contrôler les routes maritimes et à exploiter les ressources. Cette appropriation des espaces maritimes provoque des tensions et des luttes d'influence qui expliquent la

militarisation des mers et des océans. Depuis quelques années, la protection des espaces maritimes est devenue un enjeu essentiel des relations internationales.

Quels sont les enjeux géostratégiques et les rivalités autour des espaces maritimes ?

I Les tensions autour des routes maritimes et de l'exploitation des ressources

L'appropriation des espaces maritimes par les grandes puissances passe par le contrôle des ZEE et des routes maritimes. Cela permet l'exploitation des ressources. Toutefois, les multiples tensions autour de l'appropriation des territoires marins mènent à une militarisation des mers et des océans.

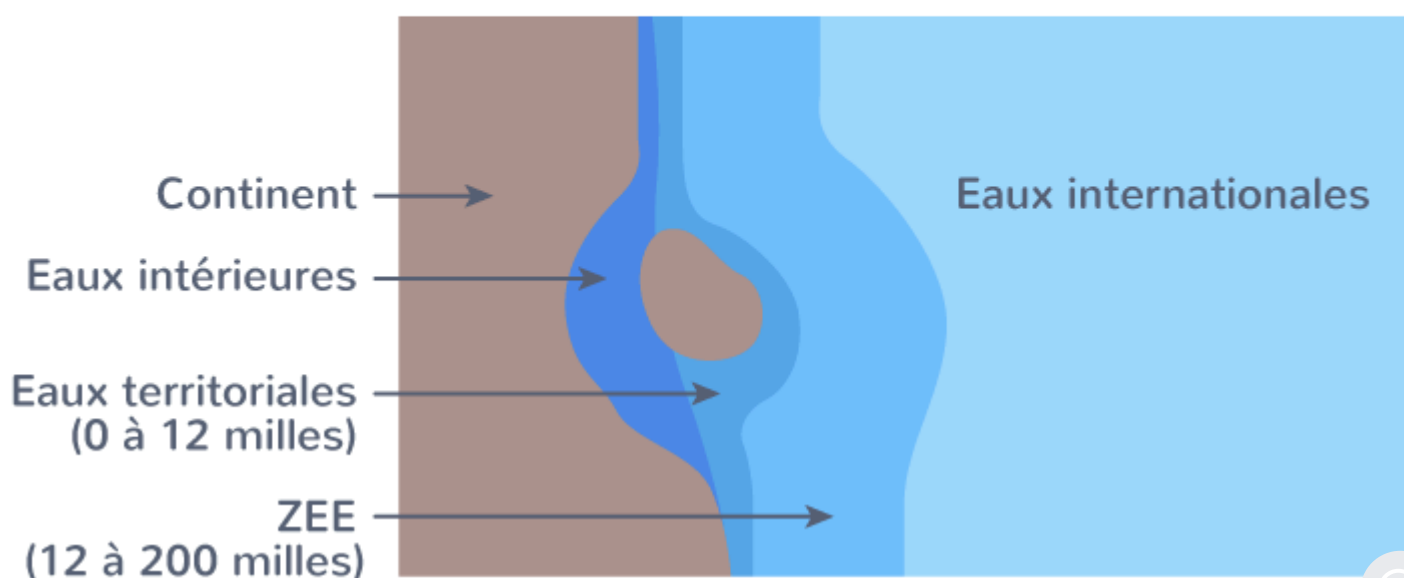
A Le contrôle des ZEE

Une ZEE (Zone économique exclusive) est un espace maritime qui longe les côtes d'un État et s'étend jusqu'à 200 milles marins (370 kilomètres). Les contrôler, c'est contrôler ainsi un grand espace maritime. Les limites des ZEE sont l'objet de tensions entre différents États.

1. Les ZEE

La création des ZEE est approuvée en 1982 lors de la convention de Montego Bay. Une ZEE est un espace maritime situé entre les eaux territoriales et les eaux internationales (ou haute mer). Les eaux territoriales constituent une bande de 12 milles de large depuis le rivage. Elles sont placées sous la souveraineté de l'État côtier qui peut exploiter leurs ressources maritimes.

Eaux territoriales, ZEE et eaux internationales



La ZEE n'est pas juridiquement un espace placé sous la souveraineté de l'État côtier. Toutefois, l'État côtier bénéficie de l'exploration, de l'exploitation et de la gestion exclusive de l'ensemble des ressources de cet espace maritime. Pour autant, il n'a pas le droit d'y supprimer la liberté de navigation. Au-delà des

200 milles commence le domaine juridique de la haute mer. Les eaux internationales qui la constituent ne sont placées sous le contrôle d'aucun État.

Les États-Unis possèdent aujourd'hui la plus vaste ZEE du monde (11,3 millions de km²) devant la France (10,2 millions de km² dont 97 % sont liés à ses territoires d'outre-mer).

2. Les tensions autour des limites des ZEE

Les limites des ZEE posent encore problème aujourd'hui. Certains pays voisins n'ont pas trouvé d'accord fixant la limite séparant leurs zones. En effet, chacun cherche à agrandir son territoire et à exploiter des ressources naturelles (ressources maritimes mais aussi ressources des fonds marins et de leur sous-sol). Les tensions sont également liées à la volonté de certains États d'obtenir l'extension de leur ZEE.

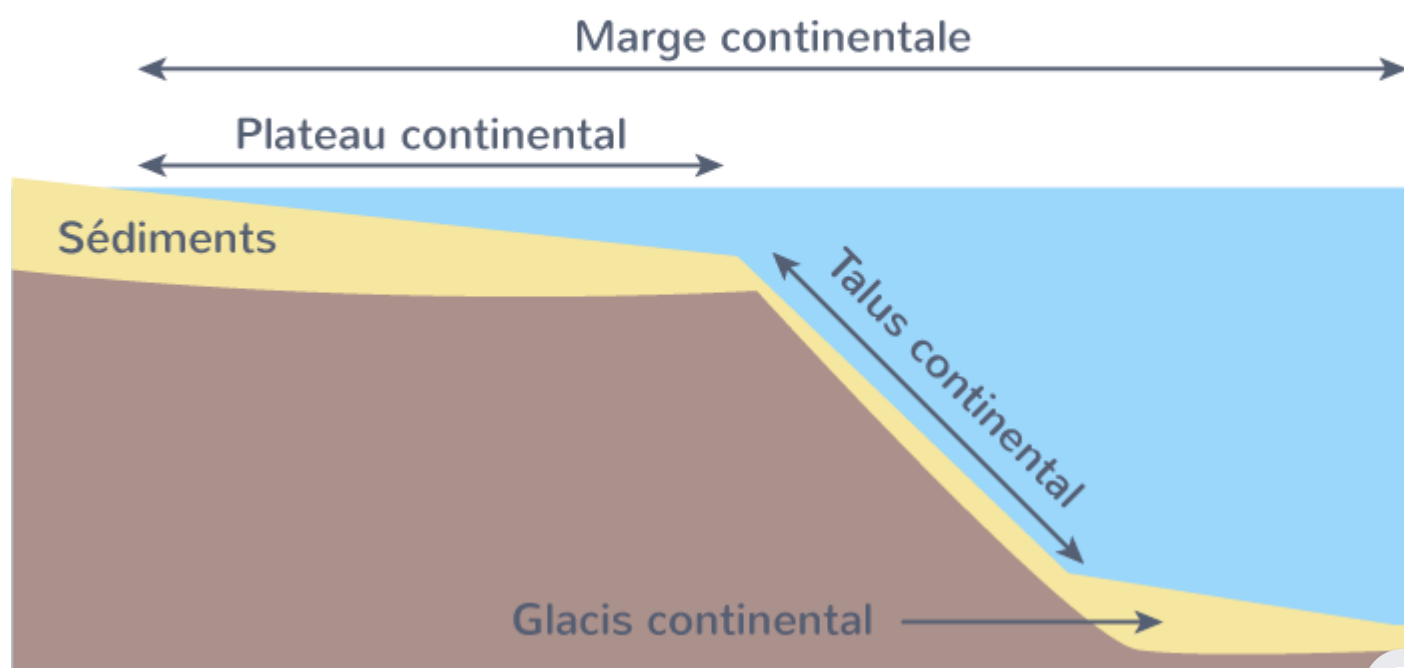
Les espaces maritimes les plus contestés sont souvent ceux qui regroupent des petits îlots ou récifs. Ces espaces ont longtemps été inhabités et peu exploitables jusqu'à ce que l'on découvre un gisement sous-marin.

EXEMPLE

Le Brésil souhaite agrandir sa ZEE dans le but d'exploiter des réserves de pétrole découvertes au large de ses côtes.

Certains États cherchent à étendre leur ZEE jusqu'à une limite maximale de 350 milles. Un État peut en effet prétendre élargir sa ZEE s'il prouve, études géologiques à l'appui, que sa marge continentale va au-delà des 200 milles. La marge continentale correspond à la zone sous-marine qui comprend le plateau continental, le talus continental et le glacis continental.

La marge continentale



L'État doit ensuite faire une demande aux instances internationales chargées de l'application du droit de la mer. C'est dans le cadre de ces demandes d'extensions que les rivalités des États sont les plus nombreuses.

EXEMPLE

Le Brésil cherche à agrandir sa ZEE à 350 milles.

B Les tensions pour le contrôle des routes maritimes

En mer, il est important de préserver la liberté de navigation ; le droit maritime la garantit. Il existe toutefois des tensions autour du contrôle des routes maritimes, ce qui perturbe ce droit de navigation. Les États cherchent à contrôler les détroits et les canaux internationaux, qui sont des points de passage obligés sur les routes maritimes. Cela crée des rivalités. De nouvelles tensions se créent ainsi pour le contrôle des routes maritimes en Arctique.

1. Le droit maritime pour préserver la liberté de navigation

Le principe fondamental du droit de la mer, garanti par les instances internationales, est celui de la liberté de navigation. Les conférences des Nations unies sur le droit de la mer sont régulièrement sollicitées pour établir des arbitrages et trouver un équilibre entre les prétentions de souveraineté des États et la volonté de protéger le principe de la liberté de navigation et d'exploitation.

Le droit maritime garantit la liberté de navigation y compris dans les eaux territoriales d'un État. L'État souverain doit garantir le libre passage des navires étrangers s'ils ne représentent aucun risque et s'ils respectent la législation de l'État côtier souverain. Seules les eaux intérieures (situées en retrait de la ligne de base du littoral) sont exclues du principe de liberté de navigation. C'est le cas des baies, où les États côtiers exercent totalement leur souveraineté.

EXEMPLE

Des tensions existent en Arctique entre le Canada et les États-Unis à propos de la route maritime du Nord-Ouest. Le Canada veut contrôler le passage des navires et affirme que cette route traverse ses eaux intérieures. Selon le droit maritime, le Canada peut donc exercer sa souveraineté sans être obligé de respecter le droit de passage des navires étrangers. Les États-Unis défendent au contraire l'idée que cette route relève du droit international qui garantit la liberté de navigation.

EXEMPLE

Au cours de l'année 2019, la Russie a également multiplié les entraves à la liberté de circulation des navires qui ont voulu emprunter la route du Nord-Est, considérant également que le trajet de cette route traverse ses eaux intérieures, tandis que les États-Unis ou l'Union européenne ont le statut d'eaux internationales.

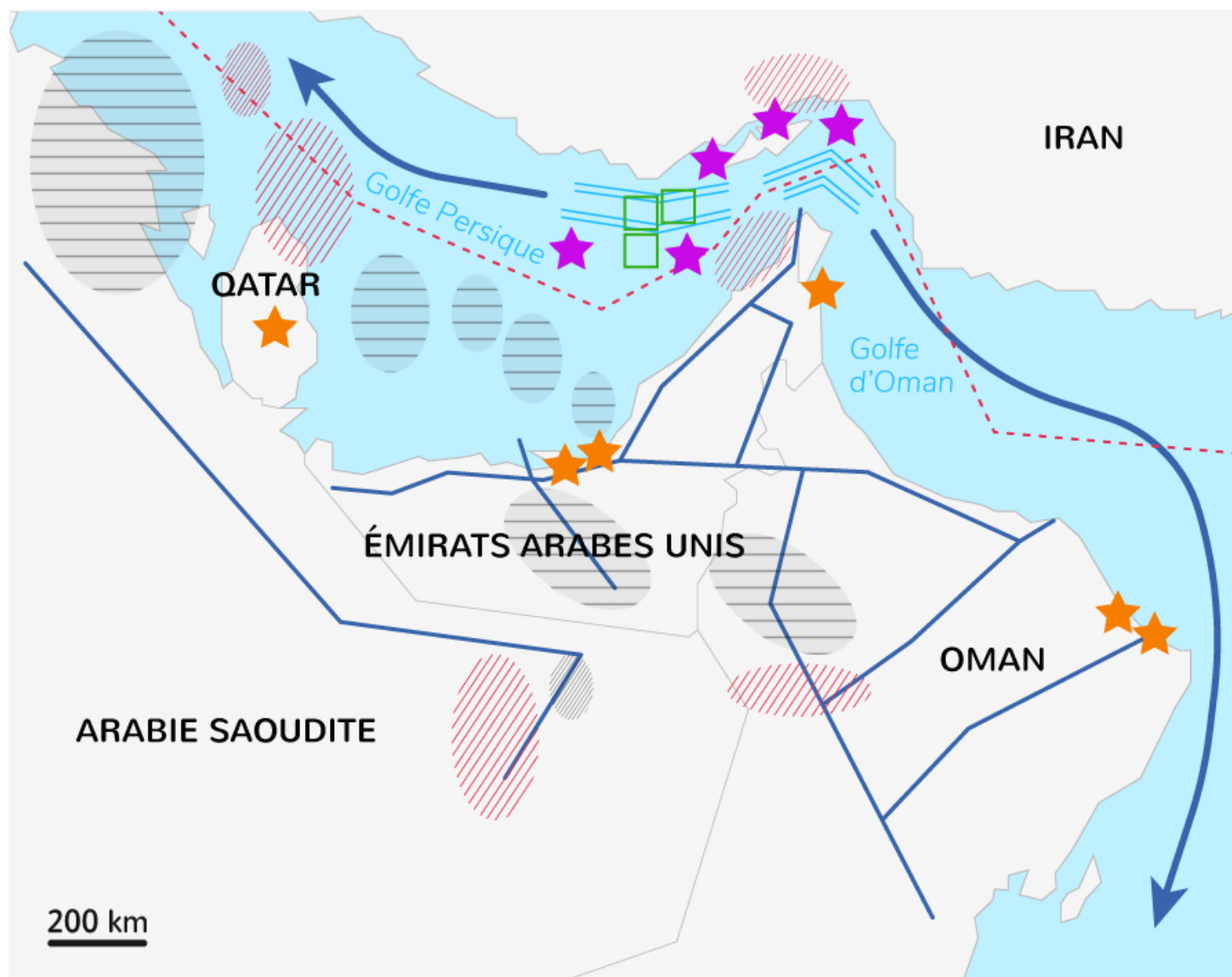
2. Les tensions autour des détroits et des canaux

Les États cherchent à contrôler les détroits et les canaux internationaux, qui sont des points de passage obligés sur les routes maritimes. Contrôler ces points de passage stratégiques permet de contrôler le commerce.

Le détroit d'Ormuz est un point de passage stratégique pour le commerce mondial de pétrole et se trouve au cœur des tensions régionales depuis des décennies. Ce détroit est la voie de navigation qui relie les producteurs d'hydrocarbures du Moyen-Orient aux marchés d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord.

En 2018, environ 21 % de la consommation mondiale de pétrole et un tiers du pétrole brut transporté par voie maritime dans le monde circulent par ce détroit. Si ces eaux sont partagées entre l'Iran et Oman, des couloirs de navigation internationaux permettent à tous les navires de bénéficier du droit de passage. Pourtant, l'Iran dénonce la présence de forces étrangères dans la région, notamment la flotte militaire des États-Unis. L'Iran a ainsi menacé à plusieurs reprises de bloquer le détroit en cas d'action militaire américaine dans la zone.

Les enjeux et tensions géopolitiques dans le détroit d'Ormuz



Un espace stratégique pour le commerce mondial d'hydrocarbures

- Gisements de pétrole
- Gisements de gaz
- Flux pétroliers
- Oléoducs et gazoducs

Un espace militarisé et sous tensions

- Couloirs de circulation maritime international étroit
- Bases militaires occidentales
- Bases militaires des pays limitrophes et rivaux
- Frontières maritimes
- Litiges frontaliers

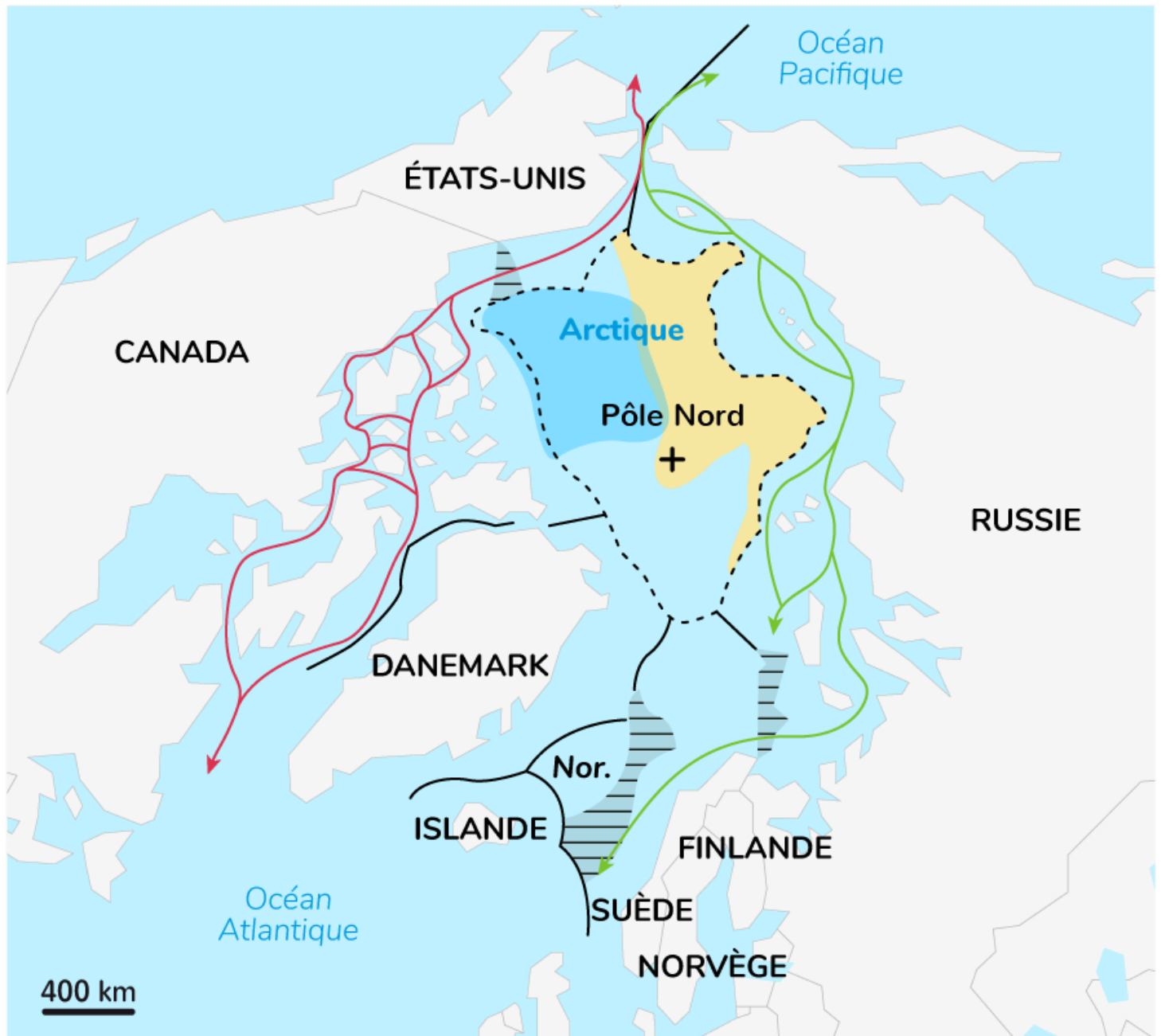


3. Les tensions en Arctique autour de nouvelles voies maritimes

L'océan glacial Arctique est une mer intérieure, ouverte sur les océans par le détroit de Béring et la mer de Norvège. Ces mers ont longtemps été impraticables et le trafic n'y est pas très important. Toutefois, la fonte de la banquise laisse présager l'ouverture de nouvelles routes maritimes, ce qui permettrait aux flottes marchandes de réduire les distances entre les océans Pacifique et Atlantique. Le détroit de Béring devient alors source de tensions entre les six États riverains : le Canada, les États-Unis, la Russie, la Norvège, le Danemark et l'Islande.

L'ouverture de routes maritimes de l'Arctique durant la période de fonte des glaces provoque déjà des tensions, en particulier entre le Canada et la Russie. Les deux pays se battent sur le statut juridique des eaux de l'archipel arctique canadien et des petits archipels russes du Nord de la Sibérie. Dans cette zone, on trouve des routes qui pourraient être utilisées par des navires marchands. Le Canada et la Russie revendiquent ces zones pour pouvoir contrôler le commerce maritime. D'autres pays, comme les États-Unis, la Norvège, le Danemark et l'Islande, veulent au contraire que ces passages aient le statut de détroits internationaux ouverts à la navigation internationale, sans interférences possibles du Canada ou de la Russie.

Tensions géopolitiques en Arctique



Routes maritimes

- Passage du Nord-Ouest
- Passage du Nord-Est
- Frontières non contestées
- Limites des Zones économiques exclusives (ZEE, 200 milles)
- ▨ Chevauchements de ZEE
- Territoire revendiqué par la Russie
- Bassin pétrolier le plus profond

Les routes arctiques ne représentent un potentiel raccourci que pour une partie du trafic maritime mondial. De plus, la fonte des glaces ne signifie pas qu'il n'y aura plus d'icebergs sur les routes maritimes. La fréquentation de ces nouvelles routes reste donc incertaine.



REMARQUE

C Les tensions pour l'exploitation des ressources maritimes

Les tensions entre les États sont également liées à l'exploitation des ressources halieutiques ou énergétiques (gaz, pétrole). La raréfaction de certaines ressources naturelles incite de plus en plus d'États côtiers à revendiquer une extension de leurs droits exclusifs.

1. Les tensions autour des ressources halieutiques

Les tensions pour le contrôle et l'exploitation des ressources halieutiques sont particulièrement fortes en mer de Chine.

Des conflits en mer ont lieu en Chine du Sud. Ils opposent la Chine et ses voisins de l'Asie du Sud-Est. Dans cette zone se trouvent environ 12 % des stocks mondiaux de poissons.

EXEMPLE

Un conflit existe entre la Chine et le Vietnam. En 2019, un bateau de pêche vietnamien a été victime d'un accrochage avec un navire garde-côte chinois. Les membres de l'équipage du navire chinois ont détruit le matériel du bateau de pêche vietnamien, parce qu'il pêchait dans les îles Paracels, un archipel situé au sud de la mer de Chine.

EXEMPLE

Un conflit existe également entre la Chine et les Philippines. Les autorités philippines ont commencé des travaux de modernisation sur l'île Thitu, dans l'archipel des Spratleys, revendiqué par la Chine. Des centaines de bateaux de pêche chinois s'en prennent régulièrement aux embarcations des Philippines.

2. Les tensions autour des ressources énergétiques

Les tensions entre les États sont également liées à l'exploitation des ressources énergétiques (gaz, pétrole). Ces tensions se cristallisent autour de réserves de pétrole offshore (en pleine mer). Elles concernent différentes parties du monde, mais l'Afrique et l'Arctique sont particulièrement concernées.

Les tensions pour l'exploitation des réserves de pétrole offshore concernent l'Afrique.

EXEMPLE

En 2017, la Côte-d'Ivoire et le Ghana contestent leur frontière maritime. Les deux pays revendiquent le droit d'exploiter un gisement de pétrole offshore considéré comme l'un des plus importants de l'Afrique de l'Ouest.

De nouvelles rivalités émergent également autour des ressources sous-marines en Arctique, depuis la découverte de réserves minières et d'hydrocarbures. La région renfermerait environ 10 % des ressources mondiales de pétrole et 30 % des réserves de gaz naturel. On y trouverait également des ressources en or, diamants, étain, plomb, zinc, nickel, fer et uranium. 95 % des ressources en hydrocarbures de l'Arctique se situent dans des territoires dont la souveraineté est établie. En 2007 et 2009, la Russie a revendiqué de nouveaux territoires en Arctique. Des organismes comme le Conseil de l'Arctique, la Conférence des

parlementaires de la région Arctique ou encore le Forum nordique ont été créés pour une gestion apaisée de la situation.

D La militarisation des mers et des océans

Les tensions entre les États dans les espaces maritimes mènent à la militarisation des mers et des océans. Les grandes puissances, comme les États-Unis et la Chine, y exercent une domination. Lorsque des côtes ou des eaux territoriales ne sont pas bien contrôlées militairement, la piraterie s'y développe.

1. Des puissances désireuses de protéger leurs intérêts

Les principales puissances militaires maritimes sont les États-Unis et la Chine. Première puissance maritime mondiale, les États-Unis disposent d'une flotte présente sur l'ensemble des mers et des océans. Dotée d'une marine en pleine croissance, la Chine occupe le deuxième rang mondial.

Les États-Unis sont la première puissance militaire maritime mondiale. Ils disposent de bases navales sur tous les continents. Ces bases sont situées pour l'essentiel sur le territoire de pays alliés. Les États-Unis possèdent également une flotte présente sur l'ensemble des mers et des océans. Les États-Unis cherchent à gérer les tensions dans le monde moyen-oriental. Ils exercent une influence importante en Asie du Sud-Est. Cela leur permet de contrôler les voies maritimes par lesquelles passent les produits américains fabriqués en Chine.

En 2018, la marine américaine déploie 11 porte-avions à travers le monde, contre 2 pour la Chine et un seul pour les autres grandes puissances que sont la Russie, l'Inde, le Royaume-Uni et la France.

La Chine s'impose comme la deuxième puissance militaire maritime mondiale. Sa flotte navale est non seulement importante quantitativement mais aussi sur le plan technologique : elle est parvenue à égaler le niveau des grandes puissances occidentales. Son ambition géopolitique ne se limite plus à la sécurité de son territoire, ni à l'affirmation de son influence régionale en Asie-Pacifique.

2. La lutte contre la piraterie

La piraterie est souvent liée à la faiblesse de certains États qui ne parviennent pas à contrôler leurs côtes et leurs eaux territoriales. Elle est l'une des entraves majeures à la liberté de navigation sur les mers et les océans. Les États s'associent pour lutter contre cette piraterie.

Avec l'augmentation du trafic mondial, la piraterie prend une ampleur de plus en plus forte.

On dénombre 201 actes de piraterie dans le monde en 2018 contre 180 en 2017.

Les zones à risque se situent :

- au large des côtes de l'Afrique ;
- dans l'océan Indien sur la route commerciale qui relie l'Asie à l'Europe (depuis le détroit Bab-el-Mandeb jusqu'aux Seychelles et au large de l'Inde) ;
- dans le golfe de Guinée, dans les Caraïbes, au niveau du détroit de Malacca ou du canal de Panama.

Les actes de piraterie dans le monde, par pays dans leurs eaux territoriales, en 2017



Les actes de piraterie dans le monde, par pays dans leurs eaux territoriales, en 2017

Les actes de piraterie se caractérisent par des détournements de navires marchands ou de plaisance et des prises d'otages avec demande de rançon. Dans le golfe de Guinée, les pirates s'en prennent de plus en plus aux installations pétrolières offshore.

Pour lutter contre la piraterie, les puissances militaires déploient des flottes de navires de guerre afin d'assurer la protection des navires marchands :

- Les États-Unis et l'Union européenne se sont alliés dans le cadre de l'opération Atalante, lancée en 2008, pour surveiller les eaux territoriales somaliennes. Des navires sillonnent le golfe d'Aden et assurent une protection militaire aux convois marchands.
- Le détroit de Malacca est surveillé par des forces malaisiennes, singapouriennes, indonésiennes et japonaises.
- Le delta du Niger est protégé par des pays riverains du golfe de Guinée.

II La protection des espaces maritimes

Les mers et les océans sont des espaces qu'il faut protéger des risques naturels et de la pollution générée par l'exploitation des ressources et le trafic sur les voies maritimes. Au niveau international, il est difficile de trouver des accords pour protéger les écosystèmes marins. De plus, le réchauffement climatique entraîne l'élévation du niveau des mers, ce qui a des conséquences géopolitiques importantes.

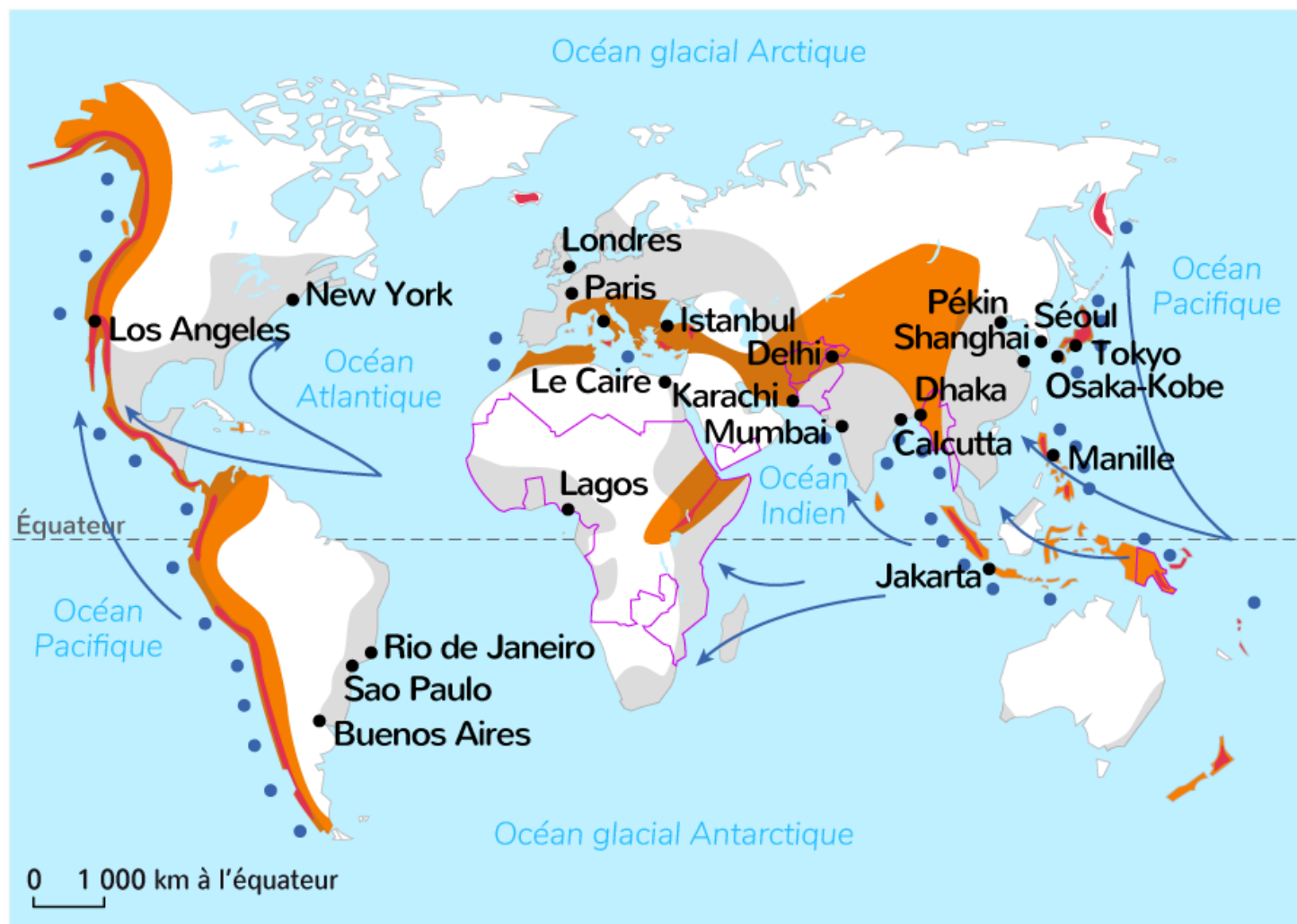
A Les espaces maritimes face aux risques naturels majeurs

Dans les mers et les océans, il existe des risques naturels majeurs que les États concernés cherchent à réduire pour protéger leurs habitants.

1. Les risques naturels

Les espaces maritimes sont confrontés à différents risques naturels, comme les tsunamis et les cyclones, face auxquels la vulnérabilité des populations est inégale.

Vulnérabilité des populations face aux risques cyclonique et de tsunami



I. Les zones d'aléas

- Régions exposées aux risques sismiques
- Zones de volcanisme actif
- Zones exposées aux tsunamis
- Trajectoires des cyclones

II. Une inégale vulnérabilité

- Mégalofoles
- Zones densément peuplées
- Pays à faible IDH

Le risque de tsunami est lié à un tremblement de terre dans les océans. Plus la magnitude du séisme est importante, plus l'amplitude de l'onde créée et par conséquent la hauteur des vagues représente un aléa majeur pour les populations installées le long des littoraux.

Le 26 décembre 2004, un séisme de magnitude 9,5 survenu dans l'océan Indien, au large de l'Indonésie, entraîne un tsunami. Cette catastrophe provoque la mort de plus de 220 000 personnes qui habitaient sur les littoraux de l'océan Indien, dont 170 000 en Indonésie.

Les cyclones se caractérisent par des vents violents supérieurs à 117 km/h, avec des rafales qui peuvent dépasser les 300 km/h. De fortes précipitations peuvent ensuite provoquer des inondations et la création de vagues de plusieurs mètres de haut.

On recense en moyenne 50 ouragans par an.

Les populations les plus vulnérables face à ces aléas naturels sont celles qui habitent le long des littoraux. La vulnérabilité des populations est plus forte dans les pays à faible niveau de développement, car les mesures de prévention sont moins efficaces ou inexistantes. Les habitations comme l'ensemble des infrastructures y sont plus fragiles. Ces pays n'ont pas les moyens financiers pour protéger leur population. Ils ont souvent besoin d'une aide humanitaire internationale.

EXEMPLE

En 2004, le cyclone Jeanne a touché la Floride (États-Unis) et Haïti. En Haïti, le bilan humain est de 2 000 morts. Les inondations ont également laissé 300 000 personnes sinistrées, plusieurs dizaines de milliers de personnes sont sans eau potable ni nourriture. Plusieurs pays ont offert leur aide.

2. Les solutions

Les populations tentent de réduire leur vulnérabilité par des actions de prévention : surveillance météorologique, respect de normes de construction, délimitation de zones non constructibles, formation et information de la population, mise en place de systèmes d'alerte et de mesures de confinement. Les pays développés sont plus entraînés et moins vulnérables.

Les pays développés sont moins vulnérables car la recherche scientifique améliore la prévision de certains risques. Les zones dangereuses sont connues, des travaux sont entrepris pour renforcer la sécurité. Les populations de ces pays connaissent les risques auxquels elles sont exposées et les comportements à adopter en cas d'alerte. Des plans de secours permettent de limiter le nombre de victimes en cas de catastrophe.

Les pays les moins développés sont beaucoup moins préparés. De nombreux habitants ignorent les dangers qui les menacent. Une majorité de ces pays ne dispose pas de moyens techniques ni financiers de prévention. Les actions mises en œuvre pour y réduire la vulnérabilité des habitants sont souvent réalisées sous la tutelle des institutions de l'ONU.

EXEMPLE

Suite au tsunami de 2004, la Commission océanique intergouvernementale de l'Unesco a coordonné la mise en place d'un système d'alerte au tsunami dans l'océan Indien :

- installation de stations sismiques connectées à des balises ;
- systèmes de mesure du niveau de la mer reliés à des centres d'alerte installés dans les États côtiers et chargés de diffuser rapidement l'information aux services de secours et aux populations.

B Les espaces maritimes confrontés à la pollution

Les mers et les océans sont très pollués par les activités humaines. Leur protection reste difficile. La montée des eaux, à cause du réchauffement climatique, constitue un enjeu majeur de la pollution des

espaces maritimes.

1. La pollution des mers et des océans

Les espaces maritimes sont impactés par la pollution : multiplication des déchets plastiques, marées noires et autres rejets chimiques dans l'océan, etc.



© Wikimedia Commons

La pollution des océans par les déchets plastiques concerne le Pacifique Nord, le Pacifique Sud, l'Atlantique Nord, l'Atlantique Sud, l'océan Indien, la mer Méditerranée et la mer Noire. Cette pollution provient surtout de déchets ménagers mal collectés, mal recyclés ou abandonnés. Ils sont portés par les vents, poussés par les pluies vers des rivières et des fleuves, puis dans les océans. L'augmentation de la consommation de plastique par les habitants des pays émergents, dont les infrastructures de collecte et de recyclage sont encore très insuffisantes, est particulièrement responsable de cette pollution.

La pollution des océans provoque la mort de mammifères marins, de tortues et d'oiseaux. Toute la chaîne alimentaire de l'écosystème marin est atteinte. Certains animaux sont prisonniers des débris tandis que d'autres meurent après avoir ingéré du plastique.

En 2010, on estime que la mauvaise gestion des déchets ménagers ou municipaux est responsable de 5 à 13 millions de tonnes de pollution plastique dans les océans. Ce chiffre pourrait être multiplié par 10 en 2025.

Les marées noires sont une autre forme de pollution des océans. Elles se forment après le naufrage de navires pétroliers ou les fuites accidentelles émanant de plateformes pétrolières offshore. L'eau est alors recouverte d'une grande nappe d'hydrocarbures qui peut s'étendre jusqu'à une centaine de kilomètres. Il faut ensuite de nombreuses années pour que les écosystèmes se reconstituent et que les traces d'hydrocarbures disparaissent.

EXEMPLE

La fin de l'année 2019 est marquée par une marée noire qui touche 2 000 kilomètres de littoraux, dont de nombreuses stations balnéaires, au nord-est du Brésil. Plusieurs semaines après la catastrophe, son origine reste inconnue.

La pollution des océans s'explique également par le déversement d'eaux usées et de produits toxiques de l'agriculture intensive, de l'activité touristique ou des installations industrielles dans les régions côtières. Certains territoires maritimes sont aussi touchés par la prolifération d'efflorescences algales nuisibles, micro-organismes qui déséquilibrent l'écosystème marin et représentent un danger potentiel pour l'homme.

EXEMPLE

En 2016, l'Unesco publie le premier recueil mondial de données sur les efflorescences algales nuisibles, des micro-organismes qui peuvent être porteurs de maladies et appauvrir les stocks de poissons ou menacer des mammifères marins. Ce phénomène peut être observé le long des côtes de Floride (États-Unis), où l'état d'urgence a été déclaré en 2018 face au grand nombre de tortues, dauphins et poissons victimes d'une algue toxique.

2. La difficile protection des écosystèmes marins

La protection des mers et des océans s'avère très difficile à mettre en œuvre malgré la création d'organismes internationaux de préservation des milieux marins.

L'Organisation maritime internationale (OMI), une agence de l'ONU créée en 1948, multiplie les conventions pour préserver les milieux marins et assurer la sécurité en mer.

- Depuis 2009, une journée mondiale des océans est officiellement consacrée chaque année à la sensibilisation des populations du monde entier aux dangers qui menacent les écosystèmes marins et aux enjeux de leur protection.
- En 2015, l'ONU rédige un Agenda 2030 pour la promotion du développement durable dans le monde. L'objectif 14 traite de la nécessité d'une exploitation et d'une conservation durables des écosystèmes marins et côtiers.
- La gestion des stocks de poissons est l'objet de négociations entre les États membres d'organisations régionales pour lutter contre la disparition des espèces. Des experts se réunissent chaque année au sein de ces organisations pour délibérer sur la quantité de capture autorisée pour chaque espèce.

Toutefois, ces mesures ne sont pas suffisantes. En 2019, les aires marines protégées ne couvrent qu'environ 6 % de la surface des océans. Les acteurs qui prônent un développement plus durable des espaces maritimes peinent encore souvent à faire face aux enjeux économiques de l'exploitation de ces espaces.

3. Les risques liés au réchauffement climatique

La première conséquence du réchauffement des océans est la diminution importante de la banquise et le risque d'élévation du niveau de la mer. Les villes côtières sont menacées.

La première conséquence du réchauffement des océans est la diminution importante de la banquise, qui provoque l'élévation du niveau de l'eau.

La banquise a perdu 900 000 km² de surface de glace en 10 ans. Depuis 1900, le niveau moyen de la mer s'est ainsi élevé d'environ 19 centimètres. Il pourrait s'élever de 26 centimètres à 1 mètre d'ici 2100.

Les villes côtières sont de plus en plus vulnérables. La mer pourrait inonder des métropoles de premier plan, contaminer les ressources en eau douce par l'irruption d'eau salée et pousser des populations entières à l'exil. En 2019, une étude de l'Académie américaine des sciences dresse un bilan des villes menacées par une élévation du niveau de la mer de 1 mètre. Parmi les grandes métropoles mondiales, les plus vulnérables se situent en Asie, mais de grandes villes sont menacées dans le monde entier.

Les villes menacées

En Asie	Aux États-Unis	En Afrique	En Europe
Shanghai Shenzhen Bangkok Tokyo	New York Los Angeles San Francisco Miami	Le Cap Lagos Alexandrie Lomé	Amsterdam Bordeaux

