

Mers et océans : vecteurs essentiels de la mondialisation

Introduction :

Les mers et océans représentent 361 millions de km², 71 % de la surface du globe et 97 % de l'eau totale présente sur terre. Les océans sont généralement définis comme des entités plus vastes que les mers. Ils sont au nombre de cinq (Atlantique, Pacifique, Indien, Arctique, Antarctique). Les mers sont des divisions de l'océan mondial : elles désignent des zones moins étendues que les océans et possèdent parfois des caractéristiques spécifiques, telles que les mers intérieures (comme la mer Méditerranée) ou fermées (mer Morte).

La mondialisation peut être définie comme l'ensemble des processus qui facilitent la mise en relation des sociétés du monde entier. Aujourd'hui, on peut facilement associer les mers et les océans à la mondialisation, à la liberté des échanges et aux porte-conteneurs qui sillonnent la planète. De plus, la volonté d'appropriation des ressources océaniques constitue aussi un enjeu mondial. Il est alors intéressant d'analyser le rôle des mers et des océans en tant que vecteurs de la mondialisation.

Afin de comprendre en quoi consiste ce rôle de vecteurs, nous verrons dans un premier temps comment les ressources océaniques renouvellent l'intérêt mondial pour les mers et océans, avant de rappeler qu'ils sont essentiels pour la circulation des hommes et pour les échanges.

1

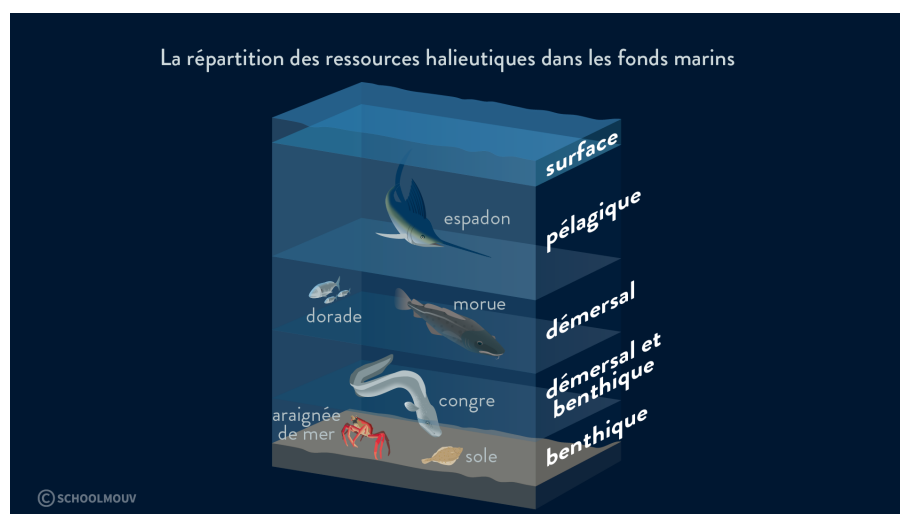
Mers et océans : une grande diversité des ressources au cœur des enjeux mondiaux

Les ressources des mers et des océans peuvent être classées selon différents critères : sont-elles anciennes ou récentes, renouvelables ou non ? Nous les distinguerons dans ce cours selon leur nature : halieutique, énergétique, minérales et biochimiques. Elles sont convoitées à l'échelle

mondiale et représentent un enjeu pour de nombreux pays car, aux ressources traditionnelles, s'ajoutent des découvertes récentes.

a. Les ressources halieutiques

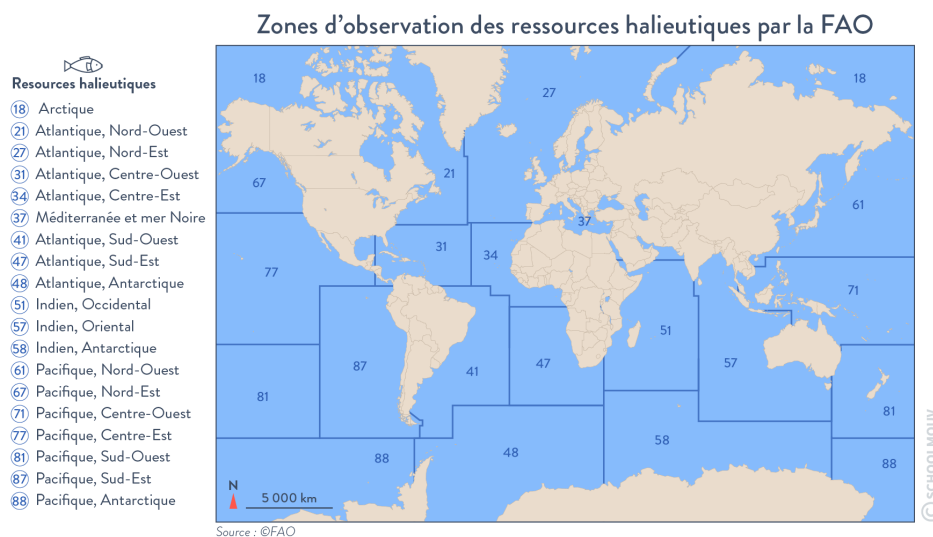
Les **ressources halieutiques** sont définies par l'INSEE comme les ressources vivantes aquatiques. Il s'agit de ressources exploitées par l'homme depuis longtemps grâce à la pêche. La plupart d'entre elles se trouvent près de la surface et proches des côtes, sur le plateau continental. D'autres espèces, plus rares, comme le thon, évoluent en plein océan. Ces espèces vivent également à des profondeurs différentes. Elles sont qualifiées de pélagiques lorsqu'elles se situent près de la surface, puis démersales et benthiques à des profondeurs de plus en plus grandes.



Ces ressources halieutiques sont nombreuses et variées. Cependant, si la pêche artisanale demeure, les techniques sont devenues majoritairement industrielles et ont accru les rendements. Le nombre de poissons pêchés a ainsi été multiplié par cinq depuis 1950. Cette année-là, la production halieutique s'élève à 20 millions de tonnes. En 2014, elle s'élève à 95 millions de tonnes. Cette augmentation va de pair avec une consommation mondiale en forte croissance, au Nord comme au Sud. Les conséquences de cette surpêche, associée à une population mondiale de plus en plus nombreuse, sont inquiétantes. Certaines espèces sont menacées de disparition et les ressources s'amenuisent.

Les ressources halieutiques font l'objet d'un partage des mers et océans en zones définies au niveau mondial par la FAO (*Food and Agriculture Organisation*, l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture, une

institution spécialisée des Nations Unies). Des statistiques concernant les espèces en voie de disparition pour cause de surpêche sont ensuite établies à partir de ces zones et permettent d'alerter l'ensemble des pays de la zone.



La FAO tente donc de concilier l'exploitation des ressources et leur préservation au niveau mondial tandis que l'Union européenne a une approche plus restrictive. En effet, elle a la possibilité d'imposer des quotas lorsque des espèces sont menacées. Ces deux types de régulation accentuent bien le rôle des mers et océans comme vecteurs de la mondialisation puisqu'une sorte de gouvernance mondiale dans le domaine des ressources halieutiques est nécessaire. Mers et océans recèlent aussi un fort potentiel énergétique qui intéresse de nombreux États.

b. Les ressources énergétiques



Mers et océans recèleraient 30 % des réserves mondiales de pétrole et 27 % des réserves mondiales de gaz.

Ces réserves d'**hydrocarbures** se trouvent pour la plupart au-delà des 2 500 m de profondeur. Les gisements *off-shore* représentent un tiers de la production mondiale d'hydrocarbures.

Un gisement *off-shore* est un gisement qui se trouve au large des côtes, en haute mer.

Ces dernières années, la découverte de nouvelles ressources a été rendue possible par des améliorations techniques permettant de forer au-delà des 3 000 mètres de profondeur, ce qui était auparavant impossible. De nouveaux gisements ont ainsi été identifiés dans l'océan Arctique, au large du Brésil, dans le golfe du Mexique et dans le golfe de Guinée. Ainsi, certaines ressources énergétiques des mers et océans jusque-là non exploitées deviennent de plus en plus convoitées afin de satisfaire l'appétit en énergies des différents pays.

Les mers et les océans permettent également d'exploiter des énergies renouvelables. Les éoliennes en mer se développent particulièrement en Europe. Elles permettent de produire de l'électricité sans CO₂. À cet avantage environnemental s'ajoutent ceux de la régularité des vents marins et de l'absence de nuisances sonores pour les habitants.



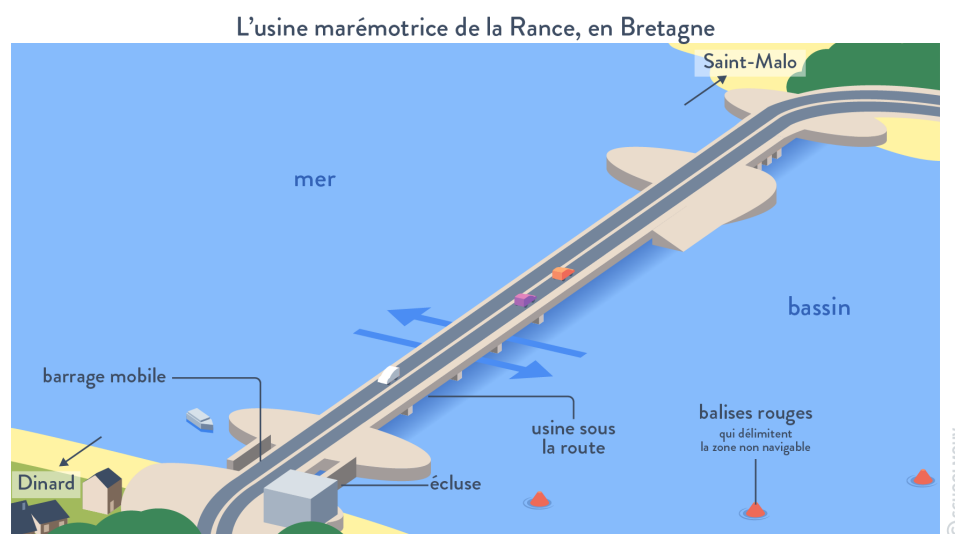
L'espoir de développer d'autres énergies est aussi stimulé par les énergies houlomotrice, marémotrice ou thermique.



Énergies houlomotrice, marémotrice et thermique :

L'énergie houlomotrice utilise la force des vagues. L'énergie marémotrice est créée grâce aux marées, tandis que l'énergie

thermique se base sur les différences de température entre les eaux de surface et de profondeur.



Qu'elles constituent des sources d'énergie fossile (ressources limitées) ou renouvelable (ressources illimitées), les ressources énergétiques des mers et océans sont un enjeu mondial identifié. D'autres enjeux émergent dans des domaines différents, grâce à la découverte de nouvelles ressources encore peu exploitées et qui suscitent beaucoup d'espoirs.

c. Les ressources biochimiques, les minerais : de nouvelles perspectives



Ressources biochimiques :

Les ressources biochimiques sont des organismes marins vivants qui diffèrent des ressources halieutiques. Ils vivent quelquefois à de grandes profondeurs. Ces ressources peuvent être transformées et utilisées dans de nombreux domaines : pharmaceutiques, médicaux, cosmétiques.

Les éponges, les coraux, les algues sont des organismes marins dont sont extraits à la fois des produits pharmaceutiques, cosmétiques et agroalimentaires. Les perspectives d'exploitation de ces organismes se multiplient. Par exemple, les produits à base d'algues sont de plus en plus commercialisés.

De plus, les profondeurs sous-marines sont encore largement méconnues. Seuls 10 % des fonds marins seraient actuellement cartographiés. Or, dans ces profondeurs, au-delà de 2000 m, des organismes vivants résistent à des conditions extrêmes avec très peu d'oxygène ou de lumière. Ces ressources pourraient être essentielles à notre avenir alors que sur terre beaucoup de nos ressources traditionnelles s'amenuisent. Néanmoins, pour préserver les océans, l'exploitation de ces ressources biochimiques nécessite, comme pour les ressources halieutiques, une concertation mondiale. À ces ressources biochimiques s'ajoute un intérêt mondial pour les ressources minières présentes dans les mers et les océans. Les nodules polymétalliques sont aujourd'hui particulièrement étudiés.

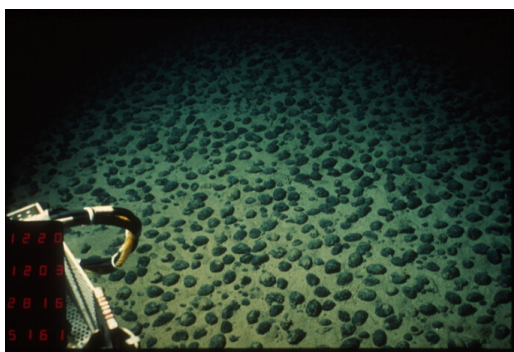


Définition

Nodules polymétalliques :

Les nodules polymétalliques mesurent entre 1 à 10 cm. Ils sont composés de manganèse (29 %) de fer (6 %), de nickel, de cuivre et de cobalt.

Si le manganèse et le fer ne manquent pas dans les ressources terrestres, le nickel, le cuivre et le cobalt sont plus rares, ce qui les rend plus attractifs. Cependant, localisés en haute mer, leur exploitation est compliquée car la haute mer est une zone internationale et n'appartient donc à aucun pays. En outre, leur extraction reste à ce jour plus expérimentale qu'industrielle car ils se situent entre 3000 et 6000 mètres de profondeur. Enfin, les risques technologiques et environnementaux qui découleraient d'une exploitation industrielle ne sont pas encore évalués.



À retenir

Dans un contexte mondial de raréfaction des ressources, l'ensemble des ressources halieutiques, énergétiques, biochimiques et minières est essentiel à l'avenir de l'humanité. Leur exploitation de plus en plus importante met en évidence la nécessité d'une organisation à l'échelle mondiale pour préserver au maximum les mers et océans, qui jouent un rôle clé de régulateurs climatiques. En ce sens, mers et océans sont au cœur d'enjeux mondiaux. Dans le même temps, en surface, ils sont un espace de circulation majeur pour les hommes et les marchandises.

2 | Mers et océans : un espace de circulation majeur

Dans le contexte de la mondialisation, les mers et les océans sont absolument nécessaires à la circulation des hommes et des marchandises.

a. La circulation des hommes : une mondialisation des contraires ?

L'accélération des **mobilités** est une caractéristique des XX^e et XXI^e siècles. Elle est le résultat de l'amélioration des transports et d'une baisse généralisée des coûts.



Définition

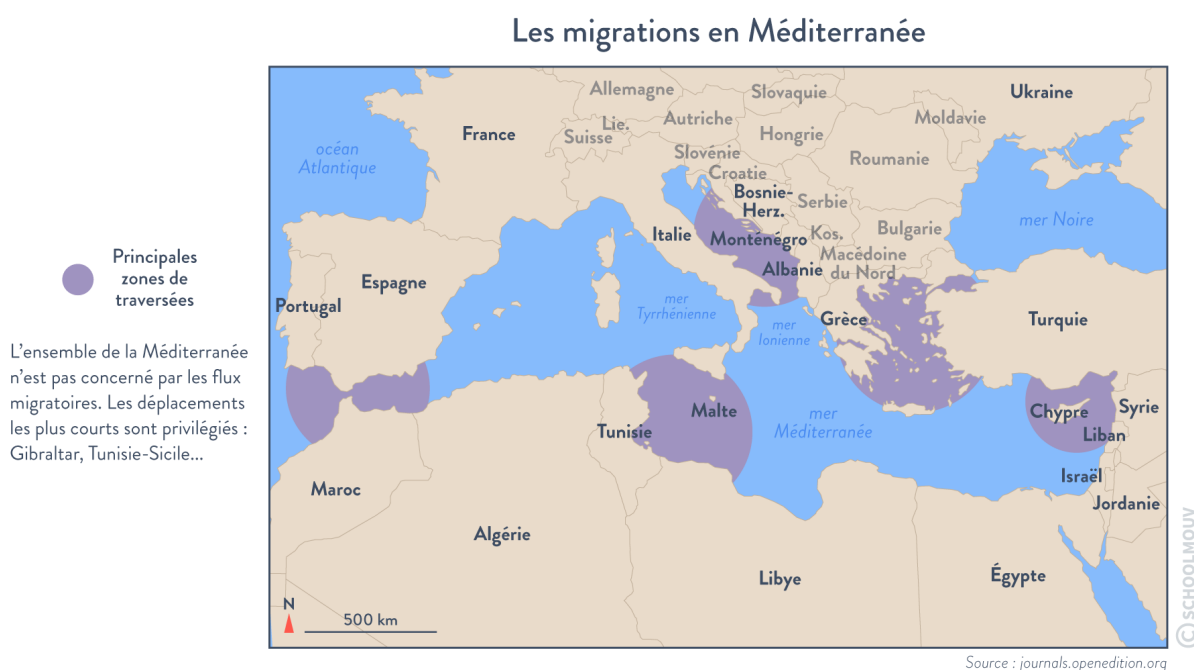
Mobilités :

Les mobilités sont des déplacements humains plus ou moins longs dans le temps qui s'effectuent pour des raisons très variées : loisirs, recherche de meilleures conditions de vie, travail...

Sur les mers et océans, outre l'importante circulation des marchandises les mobilités principales sont le fait de deux phénomènes opposés : les flux migratoires et le tourisme de croisière.

Les flux migratoires maritimes concernent essentiellement la Méditerranée. Il s'agit de flux de la rive Sud vers la rive Nord, c'est-à-dire de départs de pays moins développés vers des pays plus riches. Ces déplacements ne sont pas nouveaux. Cependant, ces dernières années, les **Printemps arabes**, la longueur de la guerre en Syrie, les conflits africains (Soudan, Burkina Faso par exemple) et les difficultés socio-économiques

ont multiplié les départs, dans des conditions de traversée très dangereuses. Les sauvetages de ces embarcations ont permis de constater que, si les migrants restaient majoritairement des hommes jeunes, des familles aussi étaient de plus en plus candidates à la migration. Les mers et les océans, dans le cadre de ces migrations, apparaissent comme des espaces difficiles à contrôler. Flux illicites avec des « passeurs » peu scrupuleux et des migrants sans papiers sont nombreux. L'Organisation Internationale des Migrations, qui dépend de l'O.N.U., a estimé à plus de 32 000 le nombre de migrants entrés en Europe par la mer entre janvier et juillet 2019, un chiffre par ailleurs en baisse par rapport à l'année précédente sur la même période (plus de 51 000).



À l'opposé, les mers et océans sont aussi « au service du loisir mondialisé » (A. Frémont, Géographie des espaces maritimes) comme le montre l'attrait pour les croisières. En effet, dans le cas du tourisme, les mers et océans sont des vecteurs de rêves associés aux idées de dépaysement, de confort et de luxe. Les touristes ayant fait une croisière étaient 17 millions en 2012. 30 millions sont attendus pour 2025. Ils résident généralement en Amérique du Nord et en Europe. Deux zones maritimes dominent ce tourisme de croisière : les Caraïbes et la Méditerranée. Les Caraïbes détiennent 37 % du nombre total de croisières, loin devant la Méditerranée. Quant aux principales compagnies mondiales, il s'agit de Carnival (États-Unis), Royal Caribbean (États-Unis et Norvège) et MSC (Italie).

Les mers et océans favorisent donc la circulation des hommes. L'amélioration des transports, les contextes géopolitiques d'un côté, la hausse des niveaux de vie de l'autre ont en revanche orienté cette circulation dans deux directions particulières qui sont aussi liées à la mondialisation. En effet, le développement des migrations et des croisières, si opposées soient-elles dans leurs démarches, supposent, dans les deux cas, une meilleure connaissance du monde, une volonté de se déplacer.

b. La circulation des marchandises

La croissance des échanges internationaux de marchandises est supérieure à la croissance de la production mondiale depuis 1945. Les transports maritimes assurent plus de 85 % de ces échanges en volume. Cet essor sans précédent est le résultat de deux éléments : la **littoralisation des industries** et la **conteneurisation**.



Littoralisation :

La littoralisation se définit comme un mouvement de concentration des hommes et des activités sur les littoraux.

La littoralisation s'est accentuée depuis les années 1980. Elle est directement en lien avec la mondialisation de l'économie et le développement des échanges maritimes. De nombreuses industries sont localisées dans les zones portuaires, qu'il s'agisse de raffineries ou d'usines. Par exemple, une usine Renault et une entreprise Total sont localisées sur les quais du port du Havre. Cette littoralisation est donc à associer avec la maritimisation de l'économie.



Maritimisation :

La maritimisation est le processus d'accroissement des échanges maritimes, en particulier des échanges commerciaux.

Ainsi les usines ont la possibilité d'acheminer plus rapidement leurs productions et peuvent recevoir des composants ou matières premières plus facilement.

La **conteneurisation** est le deuxième élément à l'origine de la croissance des échanges maritimes. Le principe du conteneur a été mis au point par Malcom McLean en 1956. Ce transporteur routier, lassé d'attendre des heures le déchargement des navires, mit au point des boîtes de dimensions identiques pouvant contenir de nombreuses marchandises. Elles permettent d'éviter toute rupture de charge, puisqu'un conteneur peut être transféré facilement d'un moyen de transport à autre (par exemple, d'un bateau vers un train). La conteneurisation est donc l'usage du conteneur dans les transports.

Aujourd'hui, la conteneurisation est un phénomène mondial. Les conteneurs peuvent être de longueurs différentes mais ils ont la même largeur et peuvent être empilés facilement sur des porte-conteneurs. Toutes sortes de produits de tailles très différentes peuvent être rangés dans ces conteneurs : machines, voitures, vêtements... Le transport est donc facilité, ainsi que le chargement et le déchargement qui se fait parfois de manière complètement automatisée. Le transport des conteneurs via les mers et océans est aussi un atout, car ces derniers facilitent l'intermodalité avec la voie terrestre.



Définition

Intermodalité :

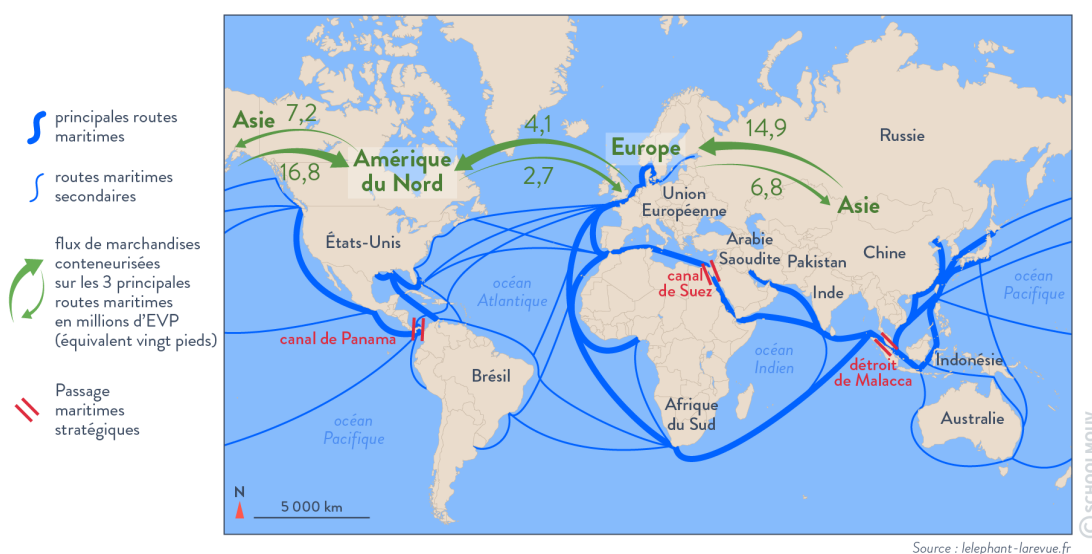
L'intermodalité est le fait d'utiliser deux ou plusieurs modes de transport consécutifs pour réaliser le transport d'une charge.

Ainsi, les conteneurs, une fois déchargés des navires, sont transportés par camions. Cette standardisation mondialisée a permis de gagner beaucoup de temps et a diminué les coûts de transport. Cela explique aussi bien sûr l'essor des transports maritimes, dominés par l'entreprise danoise Maersk et la française CMA CGM.

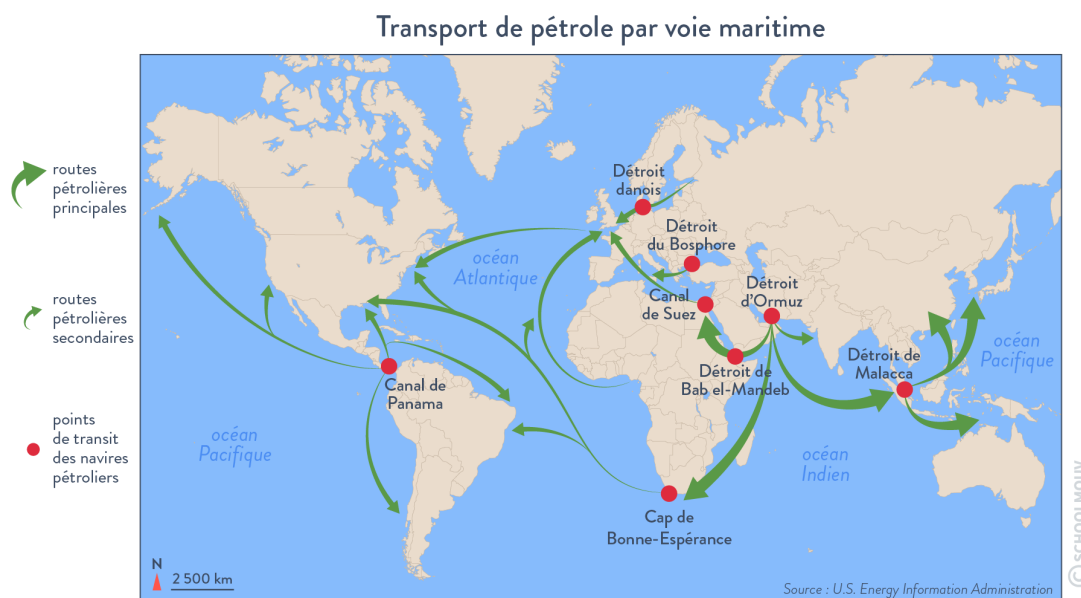


Les navires empruntent des itinéraires précis. Ce sont toujours les mêmes. Pour cette raison, le terme de « **routes maritimes** » est fréquemment employé. Les routes principales relient les régions du monde les plus développées, à savoir l'Asie orientale, l'Amérique du Nord et l'Europe du Nord. Les autres trajets sont dits « secondaires » : le nombre de porte-conteneurs et le volume de marchandises transportées y est moins important.

Les routes maritimes



Les routes maritimes permettent donc d'identifier des zones plus ou moins favorisées par la mondialisation. De plus, aujourd'hui, les routes maritimes diffèrent selon le type de marchandises transportées. Par exemple, pour les pétroliers, les routes principales partent du golfe arabo-persique et rejoignent l'Asie orientale, l'Europe ou l'Amérique du Nord, comme le montre la carte ci-dessous. Pour les porte-conteneurs, en revanche, le point de départ majeur est l'Asie orientale. À partir de ce point, une route part en direction de l'Amérique du Nord, l'autre vers l'Europe.



Les risques technologiques sont évidemment accrus le long de ces routes.



Risques technologiques :

Les risques technologiques sont liés au transport, au stockage ou à la manipulation de substances dangereuses. Les industries, les centrales nucléaires par exemple sont concernées par ces risques, de même que les navires transportant des hydrocarbures.

Les catastrophes liées au transport maritime ont souvent fait la une des médias à cause notamment des marées noires provoquées par le naufrage des pétroliers. On peut citer par exemple, le naufrage de l'Erika, en 1999, qui provoqua une marée noire en Bretagne, en particulier dans la presqu'île de Guérande.

Les mesures prises pour empêcher au maximum ces catastrophes ont entraîné de réels progrès qui ont fait diminuer les accidents. Par exemple, les pétroliers sont construits dorénavant avec une double coque. Néanmoins, les lavages de citernes, les vidanges de boues de carburant ou d'eaux de cale en pleine mer sont des procédés qui ont toujours lieu aujourd'hui, même s'ils sont illicites. La circulation des marchandises est donc directement responsable d'une partie des pollutions dont sont victimes les mers et les océans.

Conclusion :

Le rôle actuel des mers et océans est en lien étroit avec la mondialisation, aussi bien dans les profondeurs qu'en surface. En profondeur, les mers et océans sont les vecteurs de nos futurs défis à l'échelle mondiale dans le sens où ils offrent des solutions possibles : anciennes et nouvelles ressources, découvertes potentielles. En surface, ils sont des espaces de circulation indispensables.

L'ensemble de ces activités nécessite néanmoins de porter une attention particulière au milieu marin, pour ne pas détériorer le potentiel des espaces maritimes. On estime actuellement que la majeure partie de la pollution des mers et des côtes proviennent d'activités terrestres.

De plus, depuis la fin du XIX^e siècle, les scientifiques ont constaté l'élévation du niveau des océans, en lien avec le réchauffement climatique. Les défis à relever sont donc immenses.