**Terminale- GÉOGRAPHIE (2),Mers et océans : entre appropriation, protection et liberté de circulation**

Les espaces maritimes sont des vecteurs essentiels de la mondialisation (cours 1). Les États et les FTN cherchent à contrôler les points de passage stratégiques qui structurent les mers et les océans et à exploiter les ressources qui vivent ou gisent dans ces espaces afin de développer leurs activités et d’affirmer leur puissance. Les communautés installées sur les littoraux, les touristes et les militants écologistesont des représentations et des pratiques spatiales différentes et parfois contradictoires. Tous ces acteurs cherchent à s’approprier, symboliquement et concrètement, les espaces maritimes. Mers et océans ne sont donc pas uniquement des supports de la mondialisation. Ce sont **des milieux fragiles** et **des territoires aux forts enjeux géopolitiques**. Comment **protéger et réguler** les usages des mers et des océans ?

**\* \* \***

Les conflits entre usagers des espaces maritimes sont nombreux. Il s’agit par exemple des **conflits entre populations de pêcheurs et d’acteurs du tourisme d’un côté et les pouvoirs publics de l’autre** quand il s’agit d’installer des champs d’éoliennes en mer. La question se pose actuellement au large de la baie de Somme en France. **Les conflits peuvent éclater entre des sociétés en rivalité pour une même ressource**. On peut évoquer les pêcheurs espagnols et français dans le Golfe de Gascogne mais aussi des piroguiers sénégalais dont les ressources sont pillées par les flottes de pêche françaises, irlandaises et espagnoles, mais aussi par les navires usines coréens et chinois. **Les marées noires voient s’affronter les intérêts des diverses sociétés littorales** (Paysans, pêcheurs, hôteliers, municipalités), **les compagnies maritimes et les compagnies d’assurance**. La marée noire record provoquée en 2010 par l’incendie de la plate-forme géante de British Petroleum (BP) *Deepwater Horizon* et son naufrage, provoquant la fuite de 5 millions de barils, soit 780 millions de litres de pétrole en est un bon exemple. **Les sociétés littorales entrent parfois en guerre contre les compagnies maritimes** : la piraterie au large de la Somalie s’explique par la paupérisation définitive des populations de pêcheurs de la région. 500 attaques de navires ont eu lieu en 2011, dont 28 ont abouti à des détournements de navires : en dix ans, 160 marins ont été tués lors de ces attaques. En conséquence, les marines militaires (Y compris chinoise) patrouillent dans les régions dangereuses (Détroit de Malacca, de Bab-El-Mandeb) tandis que les sociétés privées assurent l’escorte sur tout ou partie des trajets.

Mais les gens de mer ne sont pas les seuls à entrer en conflit sur les espaces maritimes. **Les États** sont de plus en plus présents.Les îles Paracels et Spratly revendiquées par la Chine (Mer de Chine méridionale) le sont aussi par tous les États riverains de la région (Malaisie, Philippines, Indonésie, Thaïlande, Vietnam) tandis que les îles Senkaku-Diaoyu appartiennent depuis le XIXe siècle au Japon. La compétition pour les îles se nourrit bien sûr de la rareté des ressources (Halieutiques, minières, énergétiques…) mais aussi par des volontés de puissance. **Une nouvelle course aux armements** agite donc les principales puissances maritimes mondiales. La Fédération de Russie a mis en chantier 6 porte-avions, la Chine 3 et la Grande Bretagne, après avoir abandonné ses derniers porte-avions, a décidé de maintenir ses projets d’en construire 3. La France qui a peiné à mettre à l’eau le Charles-de-Gaulle (Porte avion nucléaire) et qui est avec les États-Unis le seul pays au monde à posséder un porte avion à propulsion nucléaire, n’en construira pas d’autres sur ses fonds propres, mais n’a pas abandonné l’idée d’en construire, un autre au moins, en partenariat avec d’autres pays européens. Le Brésil, qui a acheté en 2000 un porte avion à la France, développe le projet de construire ses propres sous-marins d’attaque. Plus que jamais, la puissance se manifeste par la capacité des États à sécuriser leurs voies d’approvisionnement et à illustrer leur richesse par les patrouilles de leurs flottes de guerre. L’Arctique, avec le réchauffement climatique, voit sa banquise se restreindre, permettant plus longtemps dans l’année le passage des gros navires, peut raccourcir le temps de trajet des tankers et devient un enjeu géopolitique majeur.

\*

**Le droit de la mer,** indispensable outil de régulation des conflits, s’est édifié lentement et douloureusement. Si la définition de la piraterie (S’emparer par la force de navire ou de biens d’un navire) existe depuis l’Antiquité romaine celle de la libre circulation dans les détroits (Guerre de Crimée, 1856, Traité de Paris puis conférence de Montreux, Suisse, 1936) et sur les fleuves (Conférence de Berlin, 1885) est plus tardive. Le droit international sur les espaces maritimes est encore plus récent. La conférence de Genève (1958-1966) avait établi le droits des États sur l’exploitation du plateau continental (Zone maritime de moins de 200 mètres de fond), **la Convention des Nations Unies sur les Droits de la Mer** (CNUDM, Traité de MontegoBay, 1973-1982, Jamaïque) aboutit à la législation internationale sur la haute mer (Tribunal International du Droit de la Mer, Hambourg) et des fonds marins (Organisation Internationale des Fonds Marins, OIFM, basée à Kingston, Jamaïque) considérés comme biens communs. La CNUDM définit aussi **la Zone Économique Exclusive (ZEE)** sur laquelle (370 km au-delà du rivage) les États gardent la souveraineté pour l’exploitation des ressources (halieutiques et sous-marines, y compris les fonds marins). Les États aux plus longues façades maritimes et au plus grand nombre de Territoires Outre-mer (TOM) possèdent évidemment les plus grandes ZEE : les États-Unis (Avec 12 millions de km²), la France (Avec 11 millions de km²) et l’Australie (Avec 8 millions) ou la Russie (Avec 7 millions de km²) sont les principaux bénéficiaires de la législation sur les ZEE. Le mécanisme des ZEE ne permet pas de trancher les litiges dans les mers saturées d’une multitude d’îles proches les unes des autres (Grèce/Turquie) et, paradoxalement, favorise les conflits pour le contrôle d’îlots minuscules, perdus dans l’immensité des flots mais leviers indispensables pour les États qui souhaitent agrandir leur ZEE.

La prise de conscience du caractère limité des ressources marines et la mise en œuvre d’instruments de réglementation sont récentes. En France, l’île de Bréhat est classée depuis 1906, la réserve de Sept-îles et la baie du Mont-Saint-Michel depuis 1912. A partir des années 1950 démarre une véritable politique de conservation, dans un premier temps axée sur les oiseaux, puis progressivement élargie à d’autres espèces et habitats marins. La *Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau*, traité international adopté le 2 février 1971 à Ramsar (Iran) a abouti à la création de sites protégés dans les zones humides et sur les littoraux. Le tout premier **Site Ramsar** du monde est la péninsule de Cobourg, en Australie, inscrite en 1974. Certains Etats mettent en place des **aires marines protégées**. Dans un rapport daté de 2012, le commissaire à l’environnement et au développement durable du Canada prévoyait la protection du détroit de Lancaster entre l’île de Baffin et l’île Devon au cœur du passage du Nord-ouest. Dans les pays du Sud, on constate un retard encore plus manifeste. Il s’explique par le souci longtemps prioritaire d’exploiter les mers tropicales et la place majeure – alimentaire, démographique, économique et sociale – des activités halieutiques. Des zones protégées existent cependant sur le littoral atlantique de l’Afrique de l’ouest depuis les années 1980 : Parc National du Banc d’Arguin en Mauritanie, parc National du delta du Saloum au Sénégal, Réserve de biosphère Bolama-Bijagos en Guinée-Bissau. Depuis 15 ans les négociations concernant **la protection de la biodiversité en haute mer** se poursuivent à l’ONU en vue d’un nouvel accord qui sera ajouté à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Ces négociations portent sur la "Biodiversité au-delà de la Juridiction Nationale" (ou BBNJ).

**Sources :**

CORMIER SALEM, M.Ch., 2006, « Vers de nouveaux territoires de la conservation. Exemple des littoraux ouest africains, in *Annales de Géographie*, 2005/5 (n°51). Disponible en ligne.

Sites officiel de l’ONU, de l’UICN et de la Convention RAMSAR.

© **Souleymane** ALI YÉRO, **Erwan** BERTHO &**Ronan** KOSSOU (2020)