

G2 - MERS ET OCÉANS : ENTRE APPROPRIATION, PROTECTION ET LIBERTÉ DE CIRCULATION

Séance 1 : 1 heure

Introduction

Doc. vidéoprojeté : « Un drapeau russe planté au pôle Nord (2 août 2007) »

Doc. vidéoprojeté : « Protection de l'environnement ou exploitation des ressources ? »

- En août 2007, dans un contexte de course à l'extension des zones économiques exclusives dans l'océan glacial Arctique, Vladimir Poutine fait déposer un drapeau russe au droit du pôle Nord pour signifier au monde entier que ce lieu appartient à son pays car il est le premier à l'avoir exploré : ce faisant, il revendique et s'approprie toutes les ressources (poisson, hydrocarbures...) qui s'y trouvent, créant des tensions avec les pays voisins (Canada, États-Unis, Norvège, Danemark)
- Les mers et les océans sont à la fois des espaces de **libre-circulation** (droit, pour tout type de flux, de se déplacer librement dans un pays, de quitter celui-ci et d'y revenir) et des territoires en partie contrôlés par les États : ce contrôle passe par une **appropriation** (prise de possession d'un territoire par un État) mais aussi une **protection** (adoption de mesures pour limiter ou supprimer l'impact négatif des activités humaines sur l'environnement) des espaces maritimes. Le droit international cherche à y réguler les activités mais ces espaces font l'objet de nombreux enjeux d'appropriation.
- **Problématique : Est-il réellement possible de concilier la liberté de circulation, l'appropriation et la protection des mers et des océans ?**

I. Un droit international s'appliquant aux espaces marins

A. Une garantie pour la libre-circulation sur les mers et océans

Doc. vidéoprojeté : « La libre-circulation d'après la Convention sur le droit de la mer »

Doc. vidéoprojeté : « Les entraves à la navigation vues par un dessinateur de presse »

Doc. vidéoprojeté : « Production et échanges mondiaux de véhicules »

Point méthode : Organiser un paragraphe dans une réponse à une question problématisée

- la première phrase constitue l'**argument**, c'est-à-dire l'idée générale du paragraphe
- les phrases suivantes sont des **explications** : elles décrivent le phénomène, elles fournissent des raisons, elles donnent des conséquences...
- le paragraphe se termine par une **illustration**, c'est-à-dire un exemple :
 - un lieu : citer un nom de territoire pour illustrer l'argument
 - un chiffre : donner un chiffre pour illustrer l'argument
 - un événement : évoquer un fait pour illustrer l'argument

- Les mers et océans sont des espaces bénéficiant d'une liberté de circulation, garantie par le **droit international de la mer** (branche du droit international qui fixe des règles de navigation et d'exploitation sur les mers et océans). La **Convention des Nations unies pour le droit de la mer**, signée à Montego Bay en Jamaïque en **1984**, encadre cette liberté, indispensable aux des navires de guerre, de commerce et de pêche : les mers et océans n'appartiennent à personne et sont ouverts à tous. Ainsi, un État ne peut donc interdire à d'autres de naviguer dans ses eaux territoriales et sa zone économique exclusive, ni d'y poser des câbles. Ce droit s'applique aussi dans les détroits, où les États ne peuvent entraver le transit : ceux situés sur les routes maritimes (Malacca, Gibraltar) sont surveillés dans le cadre d'une coopération internationale.
- Mais la libre circulation, notamment dans les détroits où se concentre le trafic maritime, peut être fragilisée soit par les conflits entre les États, soit par la piraterie. Le blocage d'un détroit est un moyen pour un État de peser sur un conflit comme c'est le cas sur le détroit d'Ormuz. La piraterie est quant à elle très présente en Afrique (Somalie, golfe de Guinée...) mais aussi en Asie (détroit de Malacca...). De plus, la libre circulation se heurte à la volonté d'appropriation des États. Certains en font un outil de puissance comme les États-Unis et la France dont les frégates traversent les zones économiques exclusives des autres États, ce qui provoque des tensions.

B. Une garantie pour l'exploitation des ressources par les États

Doc. vidéoprojeté : « Le zonage de l'espace maritime selon la Convention de Montego Bay... »

Doc. vidéoprojeté : « Les zones économiques exclusives : des frontières maritimes »

Doc. vidéoprojeté : « Une inégale appropriation des mers et des océans »

Doc. vidéoprojeté : « Une volonté accélérée d'appropriation des mers et des océans... »

- Les États s'approprient les mers et océans pour accéder aux ressources. La Convention sur le droit de la mer établit un zonage des espaces maritimes. La souveraineté d'un État riverain est totale dans ses **eaux territoriales** (zone comprise entre le trait de côte et 12 milles marins) assimilées à l'extension juridique de son territoire terrestre. Dans la **zone contiguë** (zone comprise entre 12 et 24 milles marins), il peut prévenir et réprimer toute infraction douanière, sanitaire ou migratoire. Dans la **zone économique exclusive** (zone comprise entre 12 et 200 milles marins), il exerce sa souveraineté économique (exploitation des ressources) et militaire (contrôle de l'espace maritime et aérien). Non-signataires de la Convention sur le droit de la mer, les États-Unis disposent de la plus vaste ZEE au monde avec 12,2 millions de km².
- De très fortes disparités relatives aux ZEE existent entre États. Certains États, comme les États-Unis ou la France, disposent de très vastes ZEE grâce à des littoraux étendus ou à la possession d'îles à travers le monde. D'autres pays, comme la Chine, cherchent à repousser les limites de leur ZEE afin d'accroître leur souveraineté et leur contrôle sur les ressources dans la mer de Chine. Enfin, 42 **États enclavés** (États situés à l'intérieur d'un continent et ne disposant pas d'un littoral ouvrant sur une mer ou un océan) ne disposent d'aucune ZEE, comme la Suisse.
- L'extension des ZEE est possible sous certaines conditions. Les États côtiers peuvent étendre leur ZEE s'ils démontrent scientifiquement que leur **plateau continental** (replat marin à faible pente entre le littoral et le talus continental qui plonge vers des profondeurs voisines de 200 mètres) se prolonge sur le fond des océans. En 2015, la France a ainsi agrandi de 579 000 km² son emprise sur de nouveaux fonds sous-marins (Antilles, Nouvelle-Calédonie). Les zones économiques exclusives peut parfois couvrir l'ensemble d'un espace maritime (mer Méditerranée, mer des Caraïbes, mer de Chine, océan glacial Arctique...) mais, à l'échelle mondiale, ces zones ne couvrent que 45% de la superficie totale des mers et océans.

C. Une garantie pour la protection des eaux internationales

Doc. vidéoprojeté : « Haute mer »

Doc. vidéoprojeté : « Une volonté accélérée d'appropriation des mers et des océans... »

Doc. vidéoprojeté : « La haute mer »

Doc. vidéoprojeté : « Le site Internet de l'Autorité internationale des fonds marins »

Doc. vidéoprojeté : « L'interdiction de la pêche aux baleines »

- Au-delà des zones économiques exclusives des États, se situent les **eaux internationales** ou la **haute mer** (espaces maritimes situés au large et non-appropriés par les États), qui représentent 64% de la surface des mers et océans. La haute mer ne relève d'aucune juridiction nationale : tous les États, avec ou sans littoral, peuvent librement y exercer des activités de navigation, de pêche, de recherche scientifique, de survol et de pose de câbles sous-marins, et les fonds sont considérés comme faisant partie du « patrimoine commun de l'humanité ». Si la navigation y est libre, l'exploitation des ressources sous-marines est soumise à une organisation internationale, l'Autorité internationale des fonds marins (fondée en 1994, lors de l'entrée en vigueur de la Convention de Montego Bay, pourtant signée en 1982). Elle accorde un permis d'exploitation des ressources au premier acteur ayant déclaré la présence de ressources.
- La haute mer échappe à l'appropriation des États mais elle est à tort décrite comme une zone de non-droit. La pêche d'espèces protégées, comme les baleines, y est interdite et un navire ne peut s'y aventurer sans être immatriculé : il doit donc appliquer les lois de l'État dans lequel il est enregistré. Cet espace maritime international est encore peu connu puisque seulement 20% des fonds marins dans le monde sont cartographiés.

II. Des enjeux d'appropriation qui créent de vives rivalités

A. Des menaces sur la libre-circulation, à l'origine de tensions

Doc. vidéoprojeté : « Un droit de la mer étendu à l'échelle planétaire »

Doc. vidéoprojeté : « Une volonté accélérée d'appropriation des mers et des océans... »

Doc. vidéoprojeté : « Production et échanges mondiaux de véhicules »

Doc. vidéoprojeté : « États-Unis, Chine, France : trois puissances navales dans le monde »

- La liberté de navigation est de plus en plus menacée. L'ambivalence entre appropriation des espaces maritimes et liberté de circulation se traduit par de nombreux conflits. La Convention de Montego Bay ne résout pas le paradoxe entre la volonté des puissances maritimes (pays disposant d'une flotte importante pour imposer sa puissance sur les espaces maritimes) d'assurer la liberté de circulation et celle des États riverains de bénéficier des ressources. De plus, si 168 pays ont signé la Convention, d'autres comme les États-Unis ne l'ont pas fait.
- La liberté de navigation est souvent remise en cause dans des détroits ou dans certaines mers où les tensions sont fortes entre États riverains. La Chine cherche à imposer sa souveraineté en mer de Chine, qu'elle considère comme historiquement rattachée à son territoire. La possibilité d'extension de la ZEE engendre aussi de nombreux contentieux territoriaux avec ses voisins (Vietnam, Taiwan, Philippines...). Le Tribunal international sur le droit de la mer, qui siège à Hambourg, arbitre, sous l'égide des Nations unies, les différends maritimes. Mais il n'est pas compétent pour traiter des litiges en lien avec les enjeux de souveraineté.
- La sécurité des navires est de plus en plus menacée. Malgré la surveillance des mers et océans et l'action de l'Organisation maritime internationale, la piraterie prospère et frappe les navires de commerce et ceux de plaisance. La piraterie somalienne dans le golfe d'Aden est une des plus actives. La mission Atalante, mise en œuvre par l'Union européenne, a depuis considérablement réduit le nombre d'incidents. En 2018 et en 2019, les actes de piraterie ont fortement progressé dans le golfe de Guinée, qui est devenu la région la plus touchée par la piraterie.

B. La délimitation des ZEE, une cause essentielle des tensions

Doc. vidéoprojeté : « Une volonté accélérée d'appropriation des mers et des océans... »

Doc. vidéoprojeté : « Un espace maritime riche et disputé »

Doc. vidéoprojeté : « L'archipel des Spratleys : un enjeu territorial complexe »

- Des tensions voient le jour à propos de la délimitation des ZEE. La délimitation des frontières maritimes peut être difficile dans les mers fermées (mer Méditerranée) ou étroites (mer Manche). Certaines côtes sont trop proches pour que chaque État puisse obtenir 200 milles marins de ZEE. Le partage est alors souvent l'objet de tensions, comme celles entre la Slovénie et la Croatie en mer Adriatique. De plus, la Convention de Montego Bay prévoit la possibilité d'étendre la ZEE d'un pays sur le plateau continental dans la limite de 350 milles marins. Ces extensions débouchent sur de vives tensions comme en mer de Chine méridionale.
- Certaines îles et certains archipels sont devenus stratégiques et sont convoités. Le droit de la mer prévoit l'extension des ZEE si les États prouvent leur souveraineté (autorité d'un État exercée sur un territoire) sur les îles ou les archipels. Mais cela nourrit les tensions comme entre la Chine et ses voisins (Vietnam, Philippines, Malaisie, Brunei) à propos des îles Spratleys.
- L'accès aux ressources marines, dans un contexte de raréfaction, est un facteur majeur des litiges frontaliers. Engagés dans la course aux ressources, les États s'opposent pour fixer leurs frontières maritimes. Les mers en voie d'exploration, les zones de pêche, les réserves d'hydrocarbures, les contentieux sur le tracé des ZEE sont sources de rivalités. Les ressources halieutiques des ZEE constituent un enjeu de sécurité alimentaire comme, dans le litige Pérou-Chili. Dans l'océan glacial Arctique où la fonte de la banquise suscite les convoitises pour l'exploitation des ressources pétrolières et la maîtrise des nouvelles routes maritimes marchandes (route du Nord-Est). La Somalie a saisi la Cour internationale de justice en 2014 pour régler son contentieux avec le Kenya et acquérir 100 000 km² riches en pétrole.

C. Une surveillance qui se traduit par une militarisation des mers

Doc. vidéoprojeté : « L'US Navy est déployée partout : zones de responsabilités des... »

Doc. vidéoprojeté : « Le top 8 des grandes marines de guerre du monde »

Doc. vidéoprojeté : « États-Unis, Chine, France : trois puissances navales dans le monde »

Doc. vidéoprojeté : « Varuna, un exemple de coopération militaire franco-indienne »

- Les **tensions** (manifestations d'oppositions n'ayant pas encore dégénéré en un conflit ouvert) croissantes accélèrent la militarisation des océans. Les grandes puissances maritimes multiplient les bases navales le long des routes maritimes majeures (base chinoise à Djibouti, base française à Abu Dhabi). Des États renforcent leur puissance navale comme, l'Australie qui avait acheté 12 sous-marins à la France en 2016 (avant d'annuler sa commande pour les commander aux États-Unis et au Royaume-Uni, ce qui avait créé une crise diplomatique majeure).
- La surveillance des mers et océans est assurée par les États les plus impliqués dans la mondialisation. Elle nécessite porte-avions, sous-marins nucléaires et navires d'escorte. « Gendarmes » des mers, les États-Unis disposent d'une flotte impressionnante (11 porte-avions et 69 sous-marins), leur permettant d'intervenir sur tous les océans. Un petit nombre d'États dispose d'importantes flottes militaires leur permettant de protéger leurs intérêts (Royaume-Uni, France...). Mais l'Inde et la Chine, en développant leur marine de guerre et en se dotant de bases militaires, s'affirment comme des puissances maritimes avec lesquelles les puissances occidentales doivent composer. La marine chinoise qui possède aujourd'hui deux porte-avions et 65 sous-marins. L'Inde est également une puissance navale émergente.
- Les rivalités de puissance entre les États-Unis et la Chine s'expriment sur les mers et océans. Le tonnage de la marine américaine est équivalent à celui des six autres plus grandes flottes militaires (Russie, Chine, Royaume-Uni, Japon, France, Turquie). Son omniprésence dans les mers et océans lui offre une capacité d'intervention rapide. La Chine aspire à développer sa puissance militaire maritime pour concurrencer les États-Unis et sécuriser les « **Nouvelles routes de la soie** » (routes commerciales maritimes entre la Chine et l'Europe). La compétition pour la domination des mers est visible sur les espaces où se concentrent les tensions mondiales : golfe arabo-persique, mer de Chine... où les puissances sont de plus en plus actives pour défendre leurs intérêts. Mais elles assurent aussi la sécurité maritime grâce à leurs patrouilles.

III. Des environnements marins menacés et à protéger

A. Des environnements maritimes dégradés par les hommes

Doc. vidéoprojeté : « Évaluation mondiale des stocks de poissons »
Doc. vidéoprojeté : « L'exploitation des stocks de poissons »
Doc. vidéoprojeté : « Des ressources halieutiques exploitées »
Doc. vidéoprojeté : « L'explosion puis l'incendie de la plateforme de *Deepwater Horizon*... »
Doc. vidéoprojeté : « Un 7^e continent dans l'océan Pacifique Nord »
Doc. vidéoprojeté : « L'acidification des océans »

- La surpêche menace les mers et océans. Selon la FAO, la part des espèces de poissons surexploitées est passée de 10% en 1974 à 33% en 2015, tandis que celle des espèces capturées à la limite de leur capacité de renouvellement est passée de 50 à 60%. C'est en Méditerranée et en mer Noire que la situation est la plus critique. Le thon rouge de Méditerranée et la morue (cabillaud) de l'océan Atlantique font partie des espèces les plus menacées.
- Les océans sont contaminés par de nombreux polluants. Les pollutions d'origine terrestre (pesticides, déchets non traités) représentent environ 80% de la pollution marine. Dans l'océan Pacifique, une **gyre** (zone d'accumulation de déchets à la surface des océans) s'étale sur une surface six fois plus grande que la France. Chaque année, près de 10 millions de tonnes de plastique sont rejetés dans les mers et océans. À cette pollution, s'ajoute celle générée par les accidents : naufrages, accidents industriels (explosion de la plateforme Deepwater Horizon en 2010) ou accidents nucléaires (explosion de la centrale japonaise de Fukushima en 2011). Ces pollutions dégradent les eaux et mettent en péril la faune et de la flore marines.
- Les mers et océans sont de puissants régulateurs climatiques grâce à leur capacité à absorber la chaleur et le CO₂. Un quart du CO₂ produit par l'homme est absorbé par les mers et océans. Face à l'augmentation des rejets de CO₂, la capacité des mers et océans à les absorber pourrait se réduire, participant au réchauffement climatique. Les mers et océans sont aussi soumis à l'**acidification** (baisse du pH de l'eau des mers et océans) ou la montée du niveau des eaux qui ont un impact sur les écosystèmes marins et sur les populations vivant sur les littoraux, puisque 40% des êtres humains habitent actuellement à moins de 100 kilomètres de la mer.

B. Un compromis entre politique de protection et exploitation

Doc. vidéoprojeté : « Les objectifs du développement durable de l'ONU »
Doc. vidéoprojeté : « Les principales aires marines protégées »
Doc. vidéoprojeté : « Les cinq plus grandes aires marines protégées dans le monde »
Doc. vidéoprojeté : « Développement des aires marines protégées »

- La protection des mers et océans est encouragée à l'échelle mondiale car ils sont aujourd'hui perçus comme des ressources fragiles. La nécessité de les protéger est inscrite à l'Agenda 2030 adopté par les Nations unies en 2015 (Objectif de développement durable n°14). La première conférence internationale dédiée à la préservation des océans a été organisée en 2017. Un des objectifs était la protection d'au moins 10% des océans d'ici 2020. Des négociations ont été ouvertes à l'ONU en 2018 pour établir un instrument juridiquement contraignant pour la préservation et l'utilisation durables de ses ressources. La COP25 organisée à Madrid en 2019 a rappelé le rôle joué par les océans pour réguler le climat mondial.
- Le droit de la mer permet aux États côtiers de favoriser la **patrimonialisation** (processus par lequel un espace est digne d'être conservé ou restauré) des mangroves, barrières de corail, espèces halieutiques... Les **aires marines protégées** (réserves protégeant le milieu maritime de l'impact négatif des activités humaines) peuvent être intégrales ou partielles et leur exploitation réglementée. Les objectifs sont écologiques et touristiques. Il existe aujourd'hui plus de 18 500 aires dans le monde, mais les deux tiers ne sont que partiellement protégées et elles ne recouvrent que 8,6% des espaces maritimes. Depuis 2017, la superficie des aires marines protégées dépasse celle de leurs équivalents terrestres. Elle pourrait doubler d'ici 2030.

C. Une diversité d'acteurs intervenant dans la protection marine

Doc. vidéoprojeté : « Le produit marin brut »

Doc. vidéoprojeté : « Les principes de l'économie bleue »

Doc. vidéoprojeté : « La rencontre de l'association *Ocean as common* avec le cabinet du... »

Doc. vidéoprojeté : « Un océan à protéger : l'appel des ONG »

- Les États maritimes sont partagés entre les logiques de valorisation et de protection. Les mers et océans représentent un capital dont le **produit marin brut** (richesse produite par les espaces maritimes) serait estimé à 2 500 milliards de dollars, soit l'équivalent de la 7^e puissance économique planétaire. Toutefois, leur exploitation est incompatible avec la préservation des milieux marins et de la biodiversité marine, nécessaires aux équilibres écologiques de la planète. Ils multiplient donc les aires marines protégées. Elles permettent la reconstitution des stocks de poissons et favorisent aussi l'amélioration du niveau de vie de la population locale.
- La coopération entre les États sur la haute mer ne fait pas consensus. Le G77, qui regroupe 134 pays en développement, plaide pour que la haute mer soit reconnue comme « bien commun de l'humanité », ce que les grandes puissances maritimes (États-Unis, Canada, Russie) refusent. Des associations régionales règlementent les pratiques. En 2019, les dix pays de l'ASEAN ont adopté la déclaration de Bangkok pour réduire les débris marins en Asie du Sud-Est. L'Union européenne a interdit la pêche électrique en 2021 mais, dans le même temps, elle élargit les aides financières pour la construction de grands chalutiers. D'autres acteurs souhaitent l'essor d'une **économie bleue** (économie garantissant la meilleure utilisation possible des espaces maritimes en conciliant développement économique et protection) qui a fait l'objet d'une conférence internationale pour la première fois en 2018 au Kenya.
- Des organisations non-gouvernementales se mobilisent pour une exploitation durable des ressources. Greenpeace ou Sea Shepherd sont des actrices de cette gouvernance à travers leur travail en faveur de la protection des océans : elle sillonnent les ZEE des pays qui ont peu de moyens pour traquer la pêche illégale (Bénin en 2019). En avril 2019, le bateau *Esperanza* de Greenpeace est parti pour relier le pôle Nord au pôle Sud afin de sensibiliser le grand public et d'agir en faveur d'un traité international créant de réserves marines en haute mer.

Conclusion

- Les mers et océans sont soumis au droit international qui garantit la liberté de circulation et qui produit un zonage des espaces maritimes. Cette appropriation est à l'origine de nombreuses tensions, qui produisent une militarisation des espaces maritimes. Menacés sur le plan environnemental, les espaces maritimes sont aujourd'hui de plus en plus protégés par des acteurs variés.
- **L'appropriation des mers et des océans génère des enjeux variés, à toutes les échelles parce que les mers et les océans sont des espaces vitaux pour les hommes (ressources, commerce, sécurité). Par conséquent, il est très compliqué de concilier appropriation, protection et liberté de circulation.**
- Les rivalités à propos de l'appropriation des mers et des océans peuvent-elles déboucher, dans les prochaines années ou décennies, sur de véritables guerres entre États ?