

Préambule

Alimentation, ameublement, locomotion, mails, achats en ligne : l'ensemble de notre quotidien est teinté d'embruns. Les porte-conteneurs fournissent nos supermarchés et nos usines quand les câbles sous-marins véhiculent nos données numériques : ce sont les deux piliers de la globalisation. Mais la mer est plus encore : une réserve de minerais, de nourriture, une source d'énergie. Reste à concrétiser ces possibles : c'est en cela qu'elle revêt aujourd'hui des atours d'eldorado.

Au cœur de la mondialisation

Si la mer est aujourd'hui perçue comme un nouvel eldorado, une nouvelle frontière, cette représentation se teinte d'une part d'irrationnel : encore en bonne partie méconnus, les océans nourrissent un imaginaire riche, propre à séduire un être humain en quête d'aventures, de découvertes, mais pensant avoir « fait le tour » des terres émergées. L'explosion du marché de la croisière y trouve sa source : on espère s'inscrire dans le sillage d'Ulysse, revivre les grandes épopées des paquebots de légende, se nimer d'un zeste d'aventure. Mais cette attirance pour « la grande bleue » n'est pas que subjective et s'arrime aussi sur des éléments beaucoup plus objectifs, au premier rang desquels se trouve la globalisation. Celle-ci n'est pas née d'hier, ni même d'avant-hier comme on se plaît trop souvent à le croire, mais est le fruit du temps

long et d'épopées maritimes sans lesquelles notre monde n'aurait pas le même visage. Car il s'est agi tout d'abord de relier les différentes parties du monde entre elles, de les « connecter », labeur plurimillénaire auquel ont participé aussi bien les Polynésiens pour le Pacifique que la civilisation arabo-musulmane pour l'océan Indien ou les Phéniciens pour la Méditerranée. Puis viendront les Européens et le temps des « Grandes Découvertes ». Il faut se replacer aux débuts de cette aventure, embarquer d'une certaine manière avec ces hommes pour réaliser la portée de ces périple maritimes : en une petite trentaine d'années, Vasco de Gama, Colomb et Magellan précisent le contour des continents, en découvrent d'autres, remodelent en somme la vision de notre Terre. Pas de hasard ensuite si les Européens tirent profit de ces odysées : les Pays-Bas déploient le capitalisme à l'échelle du monde, jouant avec virtuosité entre les marchés chinois, indien ou américain et le Royaume-Uni engage la deuxième phase de la globalisation – celle de la révolution industrielle – grâce à la navigation à vapeur, qui offre une régularité au transport maritime, et le câble télégraphique, qui assure une circulation de l'information incomparablement plus rapide.

Mais nous étions somme toute dans un schéma classique d'importation de matières premières destinées à assurer l'expansion des pays industrialisés, nos « Trente Glorieuses » s'inscrivant encore dans ce modèle. Aujourd'hui, le porte-conteneurs et les câbles

sous-marins – fondations de notre Internet – marquent une rupture essentielle. Ils nous font entrer dans une structure productive qui n'est plus ancrée dans un territoire unique mais dispersée aux quatre coins du monde. La massification du transport maritime et son corollaire, le contrôle à distance de la production, constituent les fondements matériels de la globalisation actuelle : sans eux, les dérégulations, libertés de circulation des marchandises et des capitaux n'auraient produit aucun effet. Les perceptions mentales ayant toujours du retard par rapport aux évolutions de la civilisation matérielle, nous commençons tout juste à admettre que nous n'importons pas des produits *fabriqués* en Chine mais *assemblés*, ce qui change tout. Car le grand jeu du capitalisme global n'est de nos jours pas tant une affaire de coût du travail que de logistique, de flux. Et c'est en cela que la mer est considérée comme un nouvel eldorado : les nations les mieux connectées, celles qui sont en mesure de relier leur arrière-pays, leur *hinterland*, de façon optimale à des ports capables d'accueillir des porte-conteneurs de plus en plus importants, sont les gagnantes de ce nouvel ordre du monde. La France de ce point de vue n'a pas su optimiser les atouts considérables que lui offraient les ports du Havre et de Marseille, naturellement tournés vers l'intérieur grâce à la Seine et au Rhône : en Europe, l'Allemagne et les Pays-Bas sont les grands vainqueurs de cette redistribution des cartes.

Tensions et convoitises

Reste que cette nouvelle structure productive n'est pas sans fragilité et explique pour une bonne part la course à l'armement naval qui occupe l'ensemble des continents, exception faite de notre vieille Europe où l'on s'en tient, au mieux, à maintenir les moyens. Cette production segmentée, dispersée entre une multitude de pays, suppose en effet des flux maritimes *optimum*, sans interruption. L'iPhone en est un exemple éclairant : constitué de plus d'un millier de composants – puces franco-italiennes, écran coréen, batterie chinoise, processeur américain, etc. –, son assemblage comme sa livraison ne peuvent supporter le moindre retard, le moindre achoppement dans le trafic maritime. Ces derniers peuvent pourtant revêtir de multiples aspects, allant du vol de marchandises à quai – le brigandage – au détournement de navires. C'est l'autre face de la globalisation, son visage sombre : contrebande, piraterie, trafics en tous genres – de drogue comme d'êtres humains – s'épanouissent dans les interstices de la réglementation mondiale. C'est pour assurer la sécurité de ces flux, lutter contre ces menaces que les marines se développent : la rançon de la dépendance à la mer en quelque sorte mais aussi le moyen de compter dans la vaste arène du monde, de s'imposer comme une puissance de premier plan. Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) assurent une crédibilité optimale à la dissuasion nucléaire tandis que les capacités

de frappes contre la terre se trouvent démultipliées par l'allonge de l'aéronavale, les missiles de croisière navals : l'ensemble de la surface terrestre est à leur portée, à l'exception peut-être de quelques yourtes mongoles... Les derniers conflits impliquant des marines de premier plan ont tous souligné cette bascule : quand les États-Unis s'engagent en Irak, en 1991 comme en 2003, les Tomahawks (missiles de croisière à longue portée) sont de la partie et lorsque la Russie fait de même en Syrie, son entrée en guerre est marquée par le tir d'un Kalibr-NK en provenance de la mer Caspienne. Entrer en premier dans un conflit suppose de disposer de l'ensemble de cet éventail de moyens et incite à développer et moderniser des forces navales qui permettent également de s'assurer le contrôle de ressources de plus en plus convoitées.

Une mine de ressources encore inexploitées ?

Car si la mer apparaît comme un nouvel eldorado, c'est aussi de ce point de vue. Il semble loin le temps où les hommes ne tiraient des océans que les seules ressources halieutiques (faune et flore marines) : pétrole et gaz s'y sont depuis ajoutés, des éoliennes ont fleuri sur les côtes, et les ressources minérales reposant sur les grands fonds semblent à portée de main. Mais, là encore, le rationnel et l'irrationnel se mêlent. Faune et flore appartiennent sans conteste à la première catégorie. Elles semblent en mesure de contribuer à relever le défi de nourrir une population

mondiale de près de 10 milliards d'êtres humains en 2050 contre 7,6 aujourd'hui si l'on suit les études de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) qui insistent sur l'importance de l'aquaculture. Là encore, nos mentalités ont un temps de retard sur cette révolution silencieuse : la production aquacole mondiale a dépassé aujourd'hui celle de la filière bovine et l'essentiel du poisson consommé dans le monde provient de l'élevage... Envisager la mer comme la solution à tous nos maux terrestres relève toutefois davantage du rêve que de la réalité. On en comprend bien les motifs : il s'agit de trouver les succédanés indispensables pour continuer de répondre aux besoins de nos sociétés développées comme de tous les pays qui aspirent à partager nos modes de vie. Car du point de vue des ressources terrestres, nous sommes en « surchauffe » : en 2017, nous consommons en seulement sept mois tout ce que la Terre est capable de produire en une année. Au début des années 1960, les trois quarts de ces ressources couvraient nos besoins pour un an. En clair, nous ponctionnons le capital au lieu de nous limiter aux dividendes. À ce rythme, il faudra deux planètes Terre pour assurer un mode de vie « à l'occidentale » à l'ensemble de la population mondiale en 2030. Les solutions sont connues et passent majoritairement par une réduction de l'empreinte carbone et un développement plus durable. Et c'est dans cette perspective que la mer attire : son potentiel énergétique semble immense – 20 000 TWh selon l'Agence internationale

de l'énergie pour une consommation électrique mondiale de 24 000 TWh – et ses ressources minérales pourraient assurer le relais de réserves terrestres qui se raréfient. Mais nous entrons ici dans le prospectif. Les énergies marines renouvelables ont de fait un potentiel considérable, or, hormis les éoliennes *offshore*, elles peinent aujourd'hui à concrétiser les espoirs qu'elles suscitent et supposeront, en tout état de cause, une restructuration d'ensemble du réseau électrique pour gérer leur intermittence et résoudre l'éternelle problématique du stockage. Concernant les ressources minérales, les espoirs soulevés dans les années 1970-1980 et les déceptions qui en découlèrent incitent à la prudence. Les capacités techniques ont certes progressé de façon considérable, le besoin est là, mais l'horizon de leur exploitation demeure flou d'autant qu'un nouveau paramètre est désormais à prendre en compte : le développement durable.

C'est là une rupture essentielle. Les années 1970-1980 sont celles des prémices de la connaissance des océans, des premières découvertes des écosystèmes des grandes profondeurs – la plongée de l'*Alvin* qui met au jour une vie foisonnante près des fumeurs noirs (sources hydrothermales rejetant de l'eau à plus de 350°C) date de 1977 – mais aussi celles où un ensemble hétéroclite de déchets y était déversé et où leurs ressources étaient ponctionnées à foison. On les considérait alors comme invulnérables quand on les sait aujourd'hui fragiles : les conséquences de la

surpêche sont bien documentées, la problématique des océans de plastique est connue tout comme l'effet du réchauffement climatique. C'est la raison pour laquelle se fait jour la nécessité d'une gouvernance nouvelle, plus globale quand elle est aujourd'hui sectorielle. C'est le défi qui nous attend pour faire en sorte que la mer demeure ce qu'elle a toujours été : un eldorado, une matrice à rêves, à espérances.

Cyrille P. Coutansais,
directeur de recherche du CESM