

G3 - LA FRANCE, UNE PUISSANCE MARITIME ?

Séance 1 : 1 heure

Introduction

Doc. 1 page 68 : « L'atoll de Clipperton (Océan Pacifique) »

Doc. 2 page 69 : « Les chantiers navals de l'Atlantique (Saint-Nazaire) »

- La production de paquebots à Saint-Nazaire ou la possession de territoires ultramarins, comme l'atoll de Clipperton dans l'Océan Pacifique, sont des signes de la puissance maritime de la France.
- La France, qui contrôle la deuxième zone économique exclusive au monde grâce à ses territoires ultramarins, valorise de très nombreux atouts liés aux mers et aux océans : ressources halieutiques, minerais sous-marins, hydrocarbures *offshore*, activités touristiques, bases navales... De ce fait, la France est une **puissance maritime** (capacité d'un État à agir sur les espaces maritimes et à en tirer profit grâce à sa flotte et à ses bases navales) mondiales. Mais la France doit cependant relever des défis économiques, stratégiques et environnementaux afin de conforter sa puissance maritime.
- **Problématique : Les espaces maritimes français font-ils de la France une grande puissance maritime à l'échelle mondiale ?**

Production graphique

(Il sera fait en devoir maison et constituera l'évaluation pour le chapitre).

Consigne : À partir du texte, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis correspondant au sujet suivant « La France, une puissance maritime mondiale ? », accompagné d'une légende organisée.

Point méthode : Réaliser une production graphique (croquis)

- repérer la structure du texte : les paragraphes donnent le nombre de parties et leur titre ;
- dans le texte, prélever les informations à représenter sur le croquis ;
- les placer dans la bonne partie de la légende du croquis ;
- attribuer un figuré et une couleur pour dessiner chaque information ;
- tracer le croquis puis marquer la nomenclature et enfin le titre.

I. Une puissance maritime qui dispose d'atouts

A. Des espaces maritimes immenses

Doc. vidéoprojeté : « La longueur des littoraux en France métropolitaine »

Doc. vidéoprojeté : « L'éparpillement des territoires ultramarins français »

- La France dispose d'immenses espaces maritimes, grâce à près de 16 000 km de littoraux. La France métropolitaine bénéficie de quatre ouvertures maritimes : sur la mer du Nord, sur la Manche, sur l'Océan Atlantique et sur la mer Méditerranée. En France métropolitaine (Corse comprise), les littoraux s'étirent sur près de 5 000 km (1 800 km dans la mer du Nord et dans la Manche, 2 400 km sur l'Océan Atlantique et 1 700 km en mer Méditerranée).
- À l'échelle mondiale, les terres émergées françaises représentent une superficie infime : leur surface ne représente que 0,45% des terres émergées mondiales. Mais grâce au nombre élevé de **territoires ultramarins** (territoires français situés en dehors du continent européen) et à leur éparpillement sur les mers et les océans, la France dispose de la deuxième plus vaste zone économique exclusive mondiale : elle s'étend sur 10,8 millions de km², soit 8% de la surface de l'ensemble des zones économiques exclusives mondiales. En outre-mer, la longueur cumulée des littoraux atteint une longueur 11 000 km.

B. Un outre-mer au cœur de la puissance

Doc. 1 page 70 : « Une présence dans tous les océans grâce aux territoires d'outre-mer »

Doc. vidéoprojeté : « La répartition du domaine maritime français »

- Les territoires ultramarins sont des héritages de l'ancien empire colonial français, présents sur les trois océans de la planète. L'outre-mer concentre 96% de la zone économique exclusive de la France mais cette-dernière est inégalement répartie sur la planète :
 - dans l'Océan Pacifique, la zone économique exclusive française occupe une superficie de 6,8 millions de km², soit 64% du domaine maritime français ;
 - dans l'Océan Indien, la zone économique exclusive occupe une superficie de 2,7 millions de km², soit 26% du domaine maritime français ;
 - dans l'Océan Atlantique et dans la mer des Antilles, la zone économique exclusive occupe une superficie de 600 000 km², soit 10% du domaine maritime français.
- Grâce à ces territoires, la France est ainsi présente sur quasiment toutes les mers du monde. Mais les délimitations de son espace maritime son encore parfois contestées : la ZEE de l'**atoll** (île corallienne basse située dans les océans tropicaux, composées d'un récif barrière et entourant une dépression centrale) de Clipperton est contestée par le Mexique.

C. Une immensité constituant un atout

Doc. vidéoprojeté : « L'espace maritime français : atouts et enjeux de puissance »

Doc. vidéoprojeté : « Les ports français dans la mondialisation »

Doc. vidéoprojeté : « La croissance de l'économie maritime »

- La France bénéficie d'une implantation stratégique sur les routes maritimes les plus fréquentées du monde : sur le rail d'Ouessant dans la Manche (qui est la route maritime la plus fréquentée au monde), dans le canal du Mozambique (près de Mayotte). Cette localisation profite aux activités marchandes de la France : elle dispose de 66 ports de commerce. Elle profite également à sa défense : la France dispose de 10 bases navales.
- Les eaux françaises fournissent d'importantes ressources :
 - pour la pêche et l'aquaculture marine : pêche de thon rouge en mer Méditerranée, élevage de moules (**mytiliculture**) dans la baie du Mont-Saint-Michel, élevage d'huîtres (**ostréiculture**) autour de l'île d'Oléron...
 - pour l'exploitation des fonds marins : exploitation du sel en Camargue, exploitation des mines de nickel en Nouvelle-Calédonie, exploitation d'hydrocarbures au large de Saint-Pierre et Miquelon ou dans le canal du Mozambique...

II. Une puissance économique maritime contrastée

A. Une grande variété d'activités maritimes

Doc. vidéoprojeté : « La puissance maritime française en chiffres »

Doc. vidéoprojeté : « Les cinq premiers transporteurs maritimes par conteneurs »

Doc. Vidéoprojeté : « Évolution du nombre de navires de pêche en métropole »

- De la pêche aux **biotechnologies marines** (application de la science et de la technologie aux organismes et aux matériaux marins pour la production de savoirs, de biens et de services), environ 300 000 personnes travaillent dans l'**économie maritime** (économie reposant sur l'ensemble des activités liées aux espaces maritimes, qu'elles soient dans les secteurs primaire, seconde et tertiaire), soit 2% de l'emploi national. Les activités maritimes réalisent un chiffre d'affaires de 91 milliards d'euros (soit 3% du PIB de la France). Avec 11% de la pêche effectuée au sein de l'Union européenne, la France est le troisième pays européen pour la pêche.
- La France est le premier producteur européen de biotechnologies marines, dans les secteurs de la chimie, de la cosmétique ou de la pharmacie. Elle compte aussi de grandes entreprises internationales dans le secteur maritime, comme l'armateur CMA-CGM (qui est le 4^{ème} armateur mondial) ou le constructeur Chantiers de l'Atlantique (1^{er} constructeur mondial de paquebots).
- La place de la France dans la navigation mondiale est cependant faible et déclinante : 407 navires de commerce français sont immatriculés sous pavillon français en 2019 (30^{ème} rang mondial) et le nombre de bateaux de pêche a quasiment été divisé par deux entre 1995 et 2017.

B. Des ports de marchandises peu compétitifs

Doc. vidéoprojeté : « Les ports français en Europe »

Doc. vidéoprojeté : « Le Havre, premier port de conteneurs français »

- Avec 5 millions de conteneurs manutentionnés en 2019, la France occupe le 8^{ème} rang européen pour le trafic de **conteneurs** (caisse métallique pour le transport de marchandises de dimensions standardisées, soit 6,05 mètres de longueur ou « équivalent vingt pieds »). Les ports français échangent avec tous les continents, mais principalement avec des ports européens (36% du trafic) : Hambourg, Rotterdam, Valence, Barcelone, Gênes...
- Les sept **grands ports maritimes** (statut créé en 2008 et attribué aux plus grands ports français dont l'envergure est européenne et qui se positionnent sur le marché mondial) rassemblent 76% du trafic portuaire métropolitain : il s'agit de Marseille-Fos-sur-Mer, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, La Rochelle et Bordeaux. Le Havre, premier port français pour le trafic de conteneurs, et 11^{ème} d'Europe, n'occupe que la 67^{ème} place mondiale (il a perdu une place à l'échelle européenne et 23 places à l'échelle mondiale depuis 2008). Dans les territoires ultramarins, les ports de Port-Réunion, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Nouméa se classent parmi les dix premiers ports à conteneurs français mais sont insignifiants à l'échelle mondiale.

C. Les facteurs de ce manque de compétitivité

Doc. 1 page 84 : « Les ports de commerce français concurrencés par leurs voisins »

Doc. vidéoprojeté : « La situation financière des Grands ports maritimes »

Doc. vidéoprojeté : « Opération Ports morts contre la réforme des retraites (janvier 2020) »

- La France a peu développé son trafic de conteneurs, alors que c'est le moyen privilégié dans la mondialisation. Un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un des ports français. Les ports de Rotterdam ou d'Anvers irriguent le Nord de la France ; le port de Barcelone a installé son **port sec** (zone de stockage située à l'intérieur des terres mais reliée à un port par des infrastructures de transport) à Eurocentre, près de Toulouse.
- Depuis plusieurs décennies, les ports français ont souffert du sous-investissement de l'État, de la complexité administrative pour les navires étrangers, des grèves et à la mauvaise connexion avec l'**arrière-pays** (zone d'influence d'un port, située sur le continent, en arrière de celui-ci) ou avec les voies fluviales navigables, comme la Seine pour le port du Havre.

III. Une puissance maritime qui cherche à s'affirmer

A. Des enjeux économiques et énergétiques

Doc. vidéoprojeté : « Un potentiel de ressources naturelles à exploiter »

Doc. vidéoprojeté : « Une volonté affichée de développer les énergies marines... »

- Les activités liées à la mer pèsent pour 2% de l'emploi et pour 3% du PIB de la France. Il faut donc maintenir voire faire progresser l'importance de ces activités. La « croissance bleue » (croissance économique durable, issue des secteurs marins et maritimes) désigne le potentiel de développement qu'offre la mer à la France. Elle mise sur les énergies marines renouvelables, les ressources minérales et énergétiques, les algues ou l'aquaculture...
- Toutefois, l'exploitation des richesses maritimes de la France est très peu engagée. Les délais sont très longs pour la mise en œuvre des dispositifs d'exploitation car les investissements sont très lourds, la volonté politique changeante et les conflits d'usage fréquents. La lenteur à implanter des champs d'éoliennes *offshore* est un bon exemple.

B. Des enjeux écologiques et patrimoniaux

Doc. vidéoprojeté : « Une volonté forte de préserver la biodiversité des espaces marins »

Doc. vidéoprojeté : « Des enjeux environnementaux »

- Les vastes espaces maritimes français suscitent des espoirs en matière environnementale (énergies marines renouvelables, « autoroutes de la mer ») même si les craintes sont importantes quant à leur vulnérabilité (degré d'exposition face à un risque). Suite aux catastrophes (réalisation d'un risque qui, par l'ampleur et le coût des dommages, interrompt le fonctionnement d'une société) qui ont frappé ses côtes (nauffrage de l'Erika en 1999), la France a joué un rôle majeur dans les progrès en matière de sécurité maritime.
- La France possède 10% des récifs coralliens (structures sous-marines construites par les coraux) et près de 10% de la diversité mondiale des espèces marines. Pour protéger ces écosystèmes (ensembles formés par des êtres vivants en interrelation avec leur environnement) marins et permettre un développement durable des activités maritimes, 23% des eaux françaises sont classées en aires marines protégées. Mais, rapidement créées et sans grands moyens, ces espaces sont inégalement acceptés par les acteurs locaux.

C. Des enjeux géostratégiques et sécuritaires

Doc. 1 page 70 : « Une présence dans tous les océans grâce aux territoires d'outre-mer »

Doc. vidéoprojeté : « Flottes disposant de porte-avions »

- La puissance maritime de la France se fonde sur les capacités de sa marine nationale, la 7^{ème} au monde en tonnage et la 4^{ème} au monde en capacité opérationnelle. Toutefois, la souveraineté de la France sur certains territoires et leur ZEE est contestée : Mayotte par les Comores...
- La marine nationale utilise les bases d'outre-mer ainsi que des points d'appui alliés (Dakar, Djibouti, Abou Dhabi). Avec son porte-avions et ses quatre sous-marins, la France est l'un des rares pays à pouvoir opérer sous l'eau, à la surface et dans les airs. Les intérêts de la France concernent la sécurité des réseaux (câbles sous-marins) et des zones de navigation en luttant contre la piraterie, contre la pêche illégale et contre le trafic de drogues.

Conclusion

- Grâce à sa zone économique exclusive, la France est une puissance maritime qui dispose d'atouts. Mais cette puissance est moyenne dans le domaine commercial. C'est la raison pour laquelle la France essaie de relever des défis économiques, environnementaux et géostratégiques.
- **À l'échelle mondiale, la France dispose de tous les éléments d'une puissance maritime mais ses performances sont moyennes comparativement aux États-Unis ou à la Chine.**
- La politique consistant à négocier une extension de sa ZEE permettra-t-elle à la France d'affirmer sa puissance sur les mers et les océans de la planète ?