

G3 - LA FRANCE, UNE PUISSANCE MARITIME ?

Séance 1 : 1 heure

Introduction

Doc. vidéoprojeté : « Le porte-conteneurs Benjamin Franklin (CMA CGM) dans le port de Marseille »
Doc. vidéoprojeté : « Le porte-avions nucléaire Suffren »

- La puissance maritime de la France se manifeste sur le plan commercial, avec le porte-conteneurs Benjamin Franklin de la CMA CGM, et sur le plan militaire, avec le sous-marin nucléaire Suffren.
- La France, qui dispose de nombreux territoires d'outre-mer, contrôle la deuxième zone économique exclusive la plus étendue de la planète (11 millions de km²). Grâce à ce domaine maritime et à sa flotte marchande et militaire, 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) importante. Elle doit cependant relever des enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux pour conserver cette puissance.
- **Problématique : Pour autant, la France est-elle toujours une grande puissance maritime mondiale ?**

Production graphique (faite en devoir maison, qui 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

La France est présente dans les mers et les océans. La zone économique exclusive française borde le littoral de la France métropolitaine, de la Corse et les territoires ultramarins. On la trouve aussi dans l'océan Pacifique (autour de la Polynésie française, de Wallis-et-Futuna et de la Nouvelle-Calédonie), dans l'océan Indien (autour de Mayotte, de la Réunion et des Terres australes et antarctiques françaises) et dans l'océan Atlantique (autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane). Des bases navales sont implantées dans des lieux stratégiques : trois se trouvent en métropole (Brest, Cherbourg, Toulon) ; sept sont en outre-mer (Antilles, Guyane, Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte, la Réunion, Nouvelle-Calédonie et Polynésie française) ; quatre se situent à l'étranger (Sénégal, Côte-d'Ivoire, Djibouti, Émirats arabes unis) afin d'épauler la Marine nationale, déployée dans le golfe du Bengale, dans le golfe d'Aden et en mer Méditerranée.

La France est également une puissance commerciale maritime à l'échelle européenne et mondiale. Un armateur français spécialisé dans le transport de conteneurs, la CMA CGM, est au 4^{ème} rang mondial dans le secteur. Son siège social est implanté à Marseille. Cette compagnie fait naviguer des porte-conteneurs sur les grandes routes maritimes mondiales : la route Europe/Amérique du Nord ; la route Amérique du Nord/Asie Pacifique ; la route Asie Pacifique/Europe par le canal de Suez ; la route Asie Pacifique/Europe par le cap de Bonne espérance ; les routes Europe/Amérique latine par l'Atlantique et par le canal de Panama. En France, l'essentiel du trafic maritime est polarisé sur trois grands ports : Le Havre, Marseille et Dunkerque.

Il existe cependant des limites à la puissance maritime de la France. Le trafic des ports français est inférieur à celui d'autres grands ports européens (Rotterdam, Anvers), asiatiques (Shanghai, Hong Kong et Singapour) ou nord-américains (Los Angeles et New York). La France est éloignée des trois plus grandes façades maritimes mondiales : la façade asiatique sur l'océan Pacifique de l'Asie ; la façade nord-américaine sur l'océan Atlantique et la façade nord-américaine sur l'océan Pacifique. De plus, la CMA CGM est dépassée par Maersk (dont le siège est à Copenhague), MSC (dont le siège est à Genève) et COSCO (dont le siège est à Pékin). Enfin, la Marine nationale ne peut pas rivaliser avec les flottes états-unienues stationnées de façon permanente dans les mers et les océans : la 2^{ème} flotte dans l'océan Atlantique nord ; la 3^{ème} flotte dans l'océan Pacifique est, au large de l'Amérique ; la 4^{ème} flotte dans l'océan Atlantique sud ; la 5^{ème} flotte dans la mer d'Oman ; la 6^{ème} flotte dans la mer Méditerranée et la 7^{ème} flotte dans l'océan Indien et dans l'Océan Pacifique ouest, au large de l'Asie.

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 avec des forces et des fragilités

A. Le deuxième domaine maritime le plus vaste de la planète

Doc. vidéoprojeté : « L'économie liée à la mer en France métropolitaine »

Doc. vidéoprojeté : « Une présence territoriale mondiale »

Doc. vidéoprojeté : « Les États du monde suivant la superficie de leur ZEE »

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

- Avec 5 000 kilomètres de littoral, la France métropolitaine est le seul pays européen à posséder trois **façades maritimes** (bandes littorales composées de ports faisant interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre) : une sur l'océan Atlantique, une sur la Manche et une sur la mer Méditerranée. Grâce à cette situation avantageuse, elle dispose de ports connectés aux grandes routes maritimes mondiales (vers l'Asie, l'Amérique et l'Afrique).
- Les **territoires ultramarins** (territoires possédés par un pays et éloignés du territoire métropolitain) offrent à la France la deuxième **zone économique exclusive** (zone comprise entre 12 et 200 milles marins) la plus étendue au monde (11 millions de km²), dont 96% se situent en outre-mer. Cet héritage colonial assure une présence française sur tous les océans et peut être élargi, sous conditions, pour les ressources du sol et du sous-sol par l'extension jusqu'à 350 milles marins à partir du rivage. Ainsi, la ZEE de la France s'est-elle agrandie de près d'un million de km² depuis 2015 (dans les Antilles, au large de la Guyane, autour de Kerguelen et de la Nouvelle-Calédonie). L'ambition française est donc de dépasser la ZEE des États-Unis.
- La France dispose de plus de 500 ports de commerce, de pêche et de plaisance. Ils assurent l'approvisionnement et l'indépendance énergétique du pays. Les plus grands ports du pays (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Saint-Nazaire...) disposent d'un **outil portuaire moderne**, adapté aux évolutions du transport maritime, notamment la **conteneurisation** (transport de fret utilisant des boîtes métalliques de taille standardisées appelées conteneurs).

B. Une puissance maritime aux plans économique et géopolitique

Doc. vidéoprojeté : « La puissance maritime française en chiffres »
Doc. vidéoprojeté : « Les ports français en Europe »
Doc. vidéoprojeté : « Les cinq premiers transporteurs par conteneurs »
Doc. vidéoprojeté : « Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins »
Doc. vidéoprojeté : « Flottes disposant de porte-avions »
Doc. vidéoprojeté : « Les forces marines françaises dans le monde »

- La puissance économique maritime se manifeste par le dynamisme des chantiers navals, qui emploient 42 000 personnes et se situent au 6^{ème} rang mondial. Ils produisent des paquebots (Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire), des navires militaires (Naval Group à Brest et à Cherbourg), des navires de plaisance. La soixantaine de ports de commerce sont dynamiques à l'échelle européenne. Ils se situent sur les grandes routes maritimes (la *Northern Range*, la Méditerranée) donc ils intègrent la France dans la mondialisation par les flux de marchandises, de matières premières et de ressources énergétiques. Le Havre et Marseille sont les deux principaux ports français : ils comptent parmi les quinze premiers ports européens. Dans ce contexte, la CMA CGM, quatrième compagnie mondiale pour le transport de conteneurs dispose d'immenses navires, dont le Sorbonne qui peut transporter 23 100 conteneurs.
- La Marine nationale possède un porte-avions nucléaire et quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins : ils constituent les moyens de sa **dissuasion nucléaire** (capacité d'un État, doté de l'arme nucléaire, d'infliger des dommages à un adversaire qui voudrait l'attaquer) et de sa capacité de **projection mondiale** (intervention d'un État en dehors de ses frontières). La France dispose de bases navales permettant une présence stratégique sur tous les océans et une intervention rapide de l'armée française. Grâce à celles-ci, elle peut surveiller ses espaces ultramarins et sa ZEE. Les bases navales situées dans les territoires d'outre-mer (Réunion, Antilles) ou dans les États alliés (Djibouti, Sénégal) facilitent le déploiement rapide de l'armée dans les territoires en crise où la France intervient (Mali en 2013). La France participe aussi à des missions internationales de surveillance des espaces maritimes pour lutter contre la piraterie, les trafics illégaux ou le terrorisme (opération Atalante au large de la Somalie).

C. Une puissance maritime qui connaît de nombreuses fragilités

Doc. vidéoprojeté : « L'espace maritime français : atouts et enjeux de puissance »
Doc. vidéoprojeté : « Les îles Éparses dans l'océan Indien »
Doc. vidéoprojeté : « Des capacités navales en baisse »
Doc. vidéoprojeté : « Opération de la Marine nationale (octobre 2019) »
Doc. vidéoprojeté : « Évolution de la pêche »
Doc. vidéoprojeté : « Les ports français face à la concurrence européenne »

- Le **domaine maritime** (espace compris entre le littoral et la limite des eaux nationales) est revendiqué par des États voisins : dans l'océan Indien, les îles françaises sont réclamées par Maurice, Madagascar et les Comores. Ces revendications s'expliquent par une ruée vers les ressources. La Marine nationale doit protéger ces ressources et sécuriser les routes maritimes. Mais, du fait des coupes budgétaires (baisse de 10 000 marins entre 2009 et 2019), elle n'a plus les moyens de contrôler un domaine maritime de 11 millions de km². De plus, ce domaine pourrait être menacé de contraction en cas d'indépendance des possessions d'outre-mer : si la Nouvelle-Calédonie devenait indépendante, la France perdrait 14% de son domaine maritime.
- Malgré l'étendue de sa zone économique exclusive, la pêche française souffre d'un accès difficile aux ressources halieutiques dans un contexte de raréfaction et de compétition. Alors que les eaux côtières plus accessibles aux pêcheurs artisanaux sont surexploitées, le large est presque abandonné. Les captures de poissons ont baissé de 25% depuis 1975 et la France importe 3,5 fois plus de produits de la mer qu'elle n'en exporte. Elle se heurte à la pêche illégale au large de la Guyane ou à la limitation de l'accès aux eaux britanniques à la suite du Brexit.

- Les ports français, dont le trafic stagne (autour de 300 millions de tonnes), ne parviennent pas à concurrencer les autres ports européens. Le Havre et Marseille sont les deux plus grands ports métropolitains. Mais le trafic du Havre, premier port français et onzième port européen, diminue (2,5 millions de conteneurs par an contre 12,5 millions pour Rotterdam) comme celui de Marseille alors que dans le trafic de du port de Rotterdam et d'Anvers a respectivement augmenté de 50% et 100%. Malgré la réforme portuaire de 2008 et la création du statut de « Grand port maritime » (statut administratif attribué aux plus grands ports français dont le rayonnement est européen voire mondial), la France peine à moderniser ses infrastructures car les investissements publics sont insuffisants. En outre-mer, les ports français peinent à s'insérer dans leur environnement régional. De plus, la flotte de commerce sous pavillon français ne figure qu'au 12^{ème} rang européen et au 30^{ème} rang mondial.
- Enfin les énergies marines renouvelables ne représentent que 0,1% de la production électrique française, alors que la France était pionnière avec l'usine marémotrice de la Rance (1966). Il a fallu attendre novembre 2022 pour que le premier parc marin éolien, au large de Saint-Nazaire, soit en exploitation. De nombreux projets sont en cours sur la côte atlantique comme sur la côte méditerranéenne. La filière de l'hydrolien marin est pour l'instant délaissée.

II. Des enjeux pour la puissance maritime de la France

A. Des enjeux économiques : exploiter durablement les ressources

Doc. vidéoprojeté : « La puissance maritime française en chiffres »
Doc. vidéoprojeté : « Économie bleue et croissance bleue »
Doc. vidéoprojeté : « La croissance de l'économie maritime »
Doc. vidéoprojeté : « Un potentiel de ressources naturelles à exploiter »

- Le dynamisme de l'économie française repose en partie sur le bon fonctionnement de l'économie maritime. Elle génère 290 000 emplois et un chiffre d'affaires (72 milliards d'euros) représentant 2,5% du PIB grâce aux secteurs des transports, de l'industrie navale et nautique, de la pêche et des produits de la mer, des ressources énergétiques, des télécommunications... Près de 75% du commerce du pays emprunte la voie maritime. Les ports occupent donc une place centrale dans l'approvisionnement énergétique du pays. Tout blocage des ports entraîne des pénuries, ce qui reflète la dépendance de la France à l'égard du commerce maritime.
- La France dispose d'importants atouts en termes d'**économie bleue** (ensemble des activités économiques liées aux mers et océans) : ressources halieutiques, gisements pétroliers *off-shore*, terres rares, énergies marines renouvelables... L'accès à ces ressources est nécessaire à l'économie et à la population. Les ressources halieutiques assurent la sécurité alimentaire : chaque Français consomme 35 kg de produits de la mer par an. L'indépendance énergétique pourrait être accrue grâce à l'essor des énergies marines renouvelables (éoliennes, hydroliennes...). La « **croissance bleue** » (croissance durable issue des secteurs marins) offre un potentiel de développement dans plusieurs filières : énergies marines renouvelables, ressources minérales et énergétiques, biotechnologies marines, algues et aquaculture...
- Toutefois l'exploitation des richesses maritimes de la France est très peu engagée. Les ressources sont encore difficilement quantifiables et exploitables. Les délais sont très longs pour la mise en œuvre des dispositifs d'exploitation car les investissements sont très lourds, la volonté politique inconstante, les conflits d'usage fréquents.

B. Des enjeux géostratégiques : sécuriser le domaine maritime

Doc. vidéoprojeté : « L'espace maritime français : atouts et enjeux de puissance »
Doc. vidéoprojeté : « La France, 7^{ème} puissance navale »
Doc. vidéoprojeté : « Des enjeux économiques et géostratégiques »
Doc. vidéoprojeté : « L'opération internationale Antares dans l'océan Indien »

- Les menaces maritimes sont nombreuses : pêche illégale au large de la Guyane, narcotrafic dans les mer des Caraïbes, piraterie dans l'océan Indien et le golfe de Guinée... Tous ces actes menacent les approvisionnements et entravent la libre-circulation. La **souveraineté territoriale** (autorité politique exercée par un État sur un territoire) française sur certains territoires et leur ZEE est contestée : Mayotte par les Comores, l'atoll inhabité de Clipperton par le Mexique. Le maintien de la souveraineté sur son domaine maritime constitue un enjeu de puissance. La France souhaite préserver son **intégrité territoriale** (droit d'un État de préserver ses frontières de toute influence étrangère) face aux pays voisins (Madagascar, Maurice).
- La France doit assurer la sécurité des câbles sous-marins et des échanges maritimes car ils ont une importance stratégique. La Marine nationale, au 7^{ème} rang mondial en tonnage et au 4^{ème} rang mondial en capacité opérationnelle, utilise les bases d'outre-mer ainsi que des points d'appui alliés (Dakar, Djibouti, Abou Dhabi). La France est l'un des rares pays disposant d'un outil naval permettant d'opérer à la fois sous la mer, à la surface et dans les airs, et de projeter des forces à terre pour défendre ses intérêts stratégiques. Elle demeure aussi une puissance navale mondiale : elle est l'un des cinq pays dotés d'une force de dissuasion nucléaire océanique.
- La France participe à des opérations de coopération avec ses partenaires : l'Union européenne ou les États-Unis pour la lutte contre la piraterie dans l'océan Indien, contre le trafic de drogue en mer des Caraïbes, contre la pêche illégale en Guyane et Nouvelle-Calédonie.

C. Des enjeux environnementaux : préserver les écosystèmes

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

Doc. vidéoprojeté : « Des enjeux environnementaux »

Doc. vidéoprojeté : « Les aires marines protégées en métropole »

Doc. vidéoprojeté : « La responsabilité de la protection des récifs coralliens »

Doc. vidéoprojeté : « Le potentiel physique en ressources énergétiques marines... »

- La possession du deuxième domaine maritime du monde confère à la France des responsabilités en matière de préservation des écosystèmes marins, menacés par la pollution et les activités humaines. La France agit contre les effets des changements climatiques sur les océans et définit des **aires marines protégées** (réserves protégeant le milieu maritime de l'impact négatif des activités humaines) : parc naturel marin d'Iroise, de Mayotte et des îles Glorieuses, de Martinique... La réglementation, les dispositifs de prévention et de surveillance, les interventions navales contribuent à la lutte contre la pollution et la surpêche.
- La France possède 10% des récifs coralliens de la planète (quatrième pays au monde par l'étendue de ses récifs) et près de 10 % des espèces marines mondiales. Elle est l'un des pays fondateurs de l'Initiative internationale des récifs coralliens (*International Coral Reef Initiative*) visant à ralentir la dégradation de ces écosystèmes marins. Pour les protéger 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 pour leur gestion, elles sont inégalement ancrées dans le territoire et variablement acceptés par tous les acteurs.
- Les vastes espaces maritimes français suscitent des espoirs en matière environnementale par leur contribution à un **développement durable** (mode de développement qui doit assurer les besoins des populations actuelles sans empêcher les générations futures de satisfaire les leurs), avec les énergies marines renouvelables ou les autoroutes de la mer. La promotion des énergies marines devrait permettre au pays de respecter ses engagements en vue d'atteindre 40% d'énergies renouvelables à l'horizon 2030. Celle des biotechnologies bleues devrait contribuer à un développement plus durable, grâce à des bases industrielles reposant sur des ressources renouvelables. À la suite des catastrophes qui ont touché ses côtes (nauffrage de l'Erika en 1999), la France a joué un rôle important dans les progrès de la sécurité maritime dans le cadre de l'Union européenne et de l'Organisation maritime internationale.

Conclusion

- Grâce à sa zone économique exclusive et à sa Marine nationale, la France est une puissance maritime de premier plan à l'échelle mondiale. Mais elle est fragile dans le domaine portuaire : ses grands ports, comme Le Havre ou Marseille, sont largement devancés par les ports d'Europe du Nord et surtout de Chine, qu'ils ne parviennent pas à concurrencer. Afin de maintenir sa puissance maritime, incomplète donc, la France doit relever des enjeux économiques, géostratégiques et environnementaux.
- **À l'échelle mondiale, la France dispose de tous les éléments d'une puissance maritime, à l'exception du secteur portuaire dans lequel ses performances sont moyennes comparativement ports d'Europe du Nord ou de Chine.**
- La politique consistant à négocier des extensions de zone économique exclusive permettra-t-elle à la France d'affirmer sa puissance sur les mers et les océans de la planète ?