

CHAPITRE 2 – La France : une puissance maritime ?

Étude de cas p. 68-69-70-71 : Les Antilles dans la puissance maritime française

Doc 4 - p. 69 : Les ressources maritimes de la Guadeloupe et de la Martinique

Avec 31 communes sur 32 disposant d'une façade maritime, la Guadeloupe est le département d'outre-mer (DOM) qui bénéficie du plus grand linéaire côtier (plus de 620 km). L'économie de la mer s'impose de ce fait naturellement à l'archipel qui se situe au cœur d'une zone économique exclusive (ZEE) élargie depuis 2015¹. Le tourisme maritime y est particulièrement présent et se positionne comme un facteur de croissance important. Les installations performantes du Grand Port favorisent ainsi le développement du transport maritime et des activités portuaires, supplantant le secteur traditionnel de la pêche qui apparaît sous-valorisé. Ces activités marchandes constituent aujourd'hui le socle de l'économie maritime de l'archipel et recèlent de forts potentiels [...].

S'agissant de l'espace maritime martiniquais, celui-ci est, depuis toujours, exploité pour ses ressources naturelles, principalement la pêche ; mais, depuis une dizaine d'années, face à un durcissement de la réglementation et une réduction des aides accordées aux pêcheurs, la production de pêche a considérablement diminué et l'aquaculture n'a pas pris le relais. L'espace maritime est en outre utilisé, via les ports, pour le développement des échanges commerciaux. [...]

Enfin, la Martinique bénéficie de conditions environnementales et d'une biodiversité qui doivent encore être valorisées afin de permettre le développement d'activités innovantes.

Institut d'émission des départements d'outre-mer (IEDOM), Notes
expresses n° 431 et n° 496, janvier 2017 et mars 2018.

1. Le domaine maritime français a été étendu de près de 500 000 km² en septembre 2015, notamment autour des Antilles françaises.

Document p -. 70 : L'aménagement du port de Jarry en Guadeloupe

Mené depuis 2015, le « Grand projet de port » a permis l'accès à des porte-conteneurs de plus grande taille (4 500 EVP). À terme, il devrait accueillir des bateaux d'une capacité de 12 000 EVP (Équivalent vingt pieds, voir p. 56).

Grand Port Maritime de la Guadeloupe, Projet stratégique 2019-2023,

2019

Doc 6 - p. 70 : Limites et opportunités de développement des ports

antillais

Si la Guadeloupe et la Martinique sont respectivement classées 48^e et 55^e parmi les 80 ports de la zone Amérique latine-Caraïbe en termes de trafic conteneurs, les deux départements affichent leurs ambitions de devenir le hub de transbordement¹ dans la région.

Toutefois, même avec un renforcement de la compétitivité des infrastructures, et en dépit de leur positionnement stratégique, les ports antillais peuvent souffrir d'une situation économique et sociale fragile. En effet, d'autres ports [dans les Caraïbes] sont déjà bien positionnés dans le secteur du transbordement international et bénéficient de charges sociales et salariales faibles, d'une fiscalité plus attrayante et de normes environnementales moins contraignantes.

Mais si la Caraïbe Nord et Ouest concentre quelques plateformes orientées vers les flux à destination des États-Unis (République dominicaine, Jamaïque et Bahamas), il n'existe pas de plateforme dans la Caraïbe Sud capable d'accueillir et de redistribuer ces flux. Or, la Guadeloupe et la Martinique bénéficient d'une position géographique qui les place au centre d'une zone d'échanges active (trafic trans-Amérique, transatlantique, et Asie-Europe).

D'après L'Économie bleue dans l'Outre-mer, IEDOM, 2018.

1. Port où s'effectue un transfert de marchandises entre des très grands navires et des plus petits, chargés de l'acheminement sur de courtes distances et dans des ports de faible profondeur.

Doc 9 - p. 71 : Coopération et enjeux environnementaux

Participant activement aux différents processus de coopération régionale, la France est représentée tant auprès de l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECO) et de la communauté des Caraïbes (CARICOM), qu'auprès de l'Association des États de la Caraïbe (AEC) [...].

Face au risque de catastrophes naturelles (ouragans, séismes, tsunamis, éruptions volcaniques) auquel sont confrontées les Caraïbes, la France privilégie une logique de prévention. Elle pilote notamment l'initiative CREWS (Climate Risk Early Warning Systems), en lien avec trois partenaires européens et l'Australie. Cette initiative vise à renforcer les systèmes d'alerte précoce face aux événements extrêmes, en prenant appui sur les services météorologiques et de protection civile.

Plus largement, la coopération française participe à la protection des écosystèmes. La France est notamment signataire de la convention de Carthagène pour la protection et la mise en valeur du milieu marin dans la région des Caraïbes. Elle a également signé avec la République dominicaine, en marge du sommet One planet, un accord de coopération entre Agoa, le sanctuaire pour mammifères marins des Antilles françaises et le sanctuaire pour les mammifères marins de la République dominicaine.

Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères [en ligne], 27 avril 2018.

Étude de cas : Le Havre : un port maritime dans la mondialisation

)p. 72-73)

Doc 3 - p. 72 : Le Havre et les grands ports maritimes (GPM)

Depuis la réforme portuaire de 2008, qui avait pour objectif premier de renouer avec une compétitivité qui avait eu tendance à s'éroder en comparaison des ports européens concurrents, la part des grands ports maritimes (GPM) de France métropolitaine dans le marché français des conteneurs s'est nettement améliorée (de 47 % en 2008 à 58 % en 2017). Toutefois, des marges d'amélioration importantes subsistent : selon les estimations, plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine transitent toujours par d'autres ports européens, principalement belges (Anvers) et néerlandais (Rotterdam).

Les GPM continuent de connaître des coûts plus élevés que ceux des principaux ports concurrents ; une fluidité perfectible, du fait d'une grande difficulté à desservir l'hinterland, ce qui explique la prédominance du transport routier ; d'une image de fiabilité encore incertaine en raison [...] des grèves.

Le modèle économique des GPM est handicapé par ces freins à la compétitivité, dans un contexte de vive concurrence européenne.

La transformation du modèle économique des grands ports maritimes,
Conseil général de l'environnement et du développement durable, rapport

n° 012059-01, novembre 2018.

Doc 5 - p. 73 : Un port en quête de compétitivité

Second port français pour le trafic global derrière Marseille, Le Havre est le premier port pour le trafic des conteneurs (2,9 millions de boîtes en 2018). L'essentiel du trafic (40 millions de tonnes sur 71 en 2018) est constitué par les vracs liquides¹, en majorité le pétrole brut. Le Havre est la pointe terminale d'un vaste complexe pétrochimique réunissant plusieurs raffineries et qui s'étend vers l'amont sur la Seine.

Le Havre demeure le 5^e port de la Northern Range² pour le trafic conteneur. Pour autant, se pose une question essentielle pour la compétitivité du port : les acheminements et les dessertes. Les terre-pleins des postes de Port 2000 ne sont pas reliés à une ligne de voie ferrée et/ou à la desserte fluviale. [...] Dans l'immédiat, 86 % des conteneurs utilisent la route, 10 % le fleuve et seulement 4 % le rail alors qu'à Anvers la route ne compte que pour 52 %, le rail 8 % et le fleuve 37 %.

Si la situation géographique du port du Havre est un atout à l'entrée de la Manche, le potentiel démographique et économique de son arrière-pays, ou hinterland, est plus faible que celui de ses concurrents plus centraux et mieux desservis en infrastructures terrestres, en particulier Rotterdam et Anvers sur le delta du Rhin et desservant une large partie de l'Allemagne.

Jean-François Joly, professeur de géographie en CPGE, « Le Havre : le port du Grand Paris, un port de la Northern Range européenne », Géoimage [en ligne], CNES, 2018.

1. Produits transportés sous forme liquide dans des navires adaptés (pétroliers, méthaniers, chimiquiers...).

2. Façade maritime en Europe du Nord-Ouest s'étendant le long du littoral méridional de la Manche et de la mer du Nord, du Havre à Hambourg.

Croquis des études de cas (voir p. 68-71) p. 74

Les Antilles

Les Antilles dans la puissance maritime française

Les Antilles sont des îles tropicales qui s'étendent du golfe du Mexique (Cuba) jusqu'au large des côtes du Venezuela (Curaçao, Aruba), entre la mer des Caraïbes et l'océan Atlantique. Deux régions et départements d'outre-mer (DROM) – la Guadeloupe et la Martinique – et deux collectivités d'outre-mer (COM) – Saint-Martin et Saint-Barthélemy – assurent à la France une présence stratégique dans l'espace maritime caribéen. Les Antilles françaises disposent ainsi d'une ZEE de 133 582 km² riche de ressources dont la surveillance est assurée par quatre bases militaires des Forces armées aux Antilles (FAA). La France est également membre de l'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OECS), et de l'Association des États de la Caraïbe (AEC).

Les territoires ultramarins antillais placent la France au cœur d'un vaste espace d'échanges commerciaux maritimes. Empruntant des passages stratégiques entre les principales îles, de nombreuses voies maritimes convergent vers le canal de Panamá. De grands ports à conteneurs polarisent les échanges de la mer des Caraïbes : Colón (Panama), Puerto Limón (Costa Rica), Kingston (Jamaïque), La Havane (Cuba), Caucedo (République dominicaine), Puerto Cabello (Port of Spain au Venezuela). Les ports français de Point-à-Pitre-Jarry (Guadeloupe) et Fort-deFrance (Martinique) affichent un manque d'attractivité et de compétitivité dans cette concurrence portuaire régionale, mais se modernisent.

La puissance maritime de la France aux Antilles doit faire face à de nombreux enjeux. Les zones d'insécurité, comme au Nicaragua, en Colombie ou au Venezuela, fragilisent le contexte géopolitique régional. Au large de ces deux derniers pays, la Marine nationale française lutte contre les activités de piraterie et les flux illicites du trafic de drogue. La France est également engagée dans la préservation de l'environnement avec le parc naturel national de Guadeloupe, le parc naturel marin de Martinique, ou le sanctuaire marin Agoa étendu sur toute la ZEE guadeloupéenne et martiniquaise.

Croquis des études de cas (voir p. 72-73) p. 75

Le Havre

Le Havre : un port maritime dans la mondialisation

Le port de commerce maritime du Havre est composé principalement de Port 2000, une immense langue de terre bien située face à la Manche, et transformée en un port à conteneurs en eau profonde capable d'accueillir des porte-conteneurs géants. Situé sur l'estuaire de la Seine et à proximité d'une des principales routes maritimes mondiales, Le Havre est proche de deux grandes villes mondiales, Paris et Londres. Le port est aussi intégré à une vaste façade maritime nord européenne, appelée la Northern Range. Le Havre est ainsi relié à 665 ports dans le monde. Un avant pays principalement localisé dans les trois grandes aires d'échanges que sont l'Europe, l'Asie orientale et l'Amérique du Nord.

Par son activité commerciale, le port du Havre se positionne au 2^e rang national en volume de marchandises échangées derrière Marseille (1^{er}), et devant Calais (4^e) et les autres grands ports maritimes français (GPM) : Dunkerque (3^e), Nantes-Saint Nazaire (5^e), Rouen (6^e), La Rochelle (7^e) et enfin Bordeaux (8^e). Toutefois, si Le Havre est le plus grand port à conteneurs de France, et le seul port français à se classer parmi les 100 premiers mondiaux, il ne se situe en 2018 qu'au 67^e rang mondial, loin derrière les autres ports de la Northern Range : Rotterdam (11^e), Anvers (13^e), Brême (29^e) et Hambourg (19^e). Le bilan de son activité commerciale est donc contrasté.

La concurrence des ports du nord de l'Europe est très forte, et souligne le manque de compétitivité du port du Havre notamment son manque de connexion aux

réseaux fluvial et ferroviaire. Alors qu'à Anvers ou à Rotterdam, presque la moitié des conteneurs sont chargés sur des trains, le fret ferroviaire au Havre ne représente que 4 % du trafic dans le port normand. Or la route est un mode de transport compétitif dans un rayon de 300 kilomètres, mais pas au-delà. Ce qui explique que son arrière-pays ne s'étende guère au-delà du bassin parisien, sans parvenir à desservir des grandes métropoles européennes comme Lyon, Genève ou Milan.

Exemple p. 77 : Clipperton : la France dans la course aux métaux en haute mer

Doc 2 p. 77 : Des ressources sous-marines

Depuis des années, plusieurs États et entreprises prospectent les grands fonds marins à la recherche de nickel, de cuivre, de cobalt et d'autres métaux de valeur. Parmi les différents types de gisements, les plus intéressants consistent en des accumulations, à plusieurs milliers de mètres de profondeur, de concrétions rocheuses de la taille du poing et riches en métaux : ce sont les nodules polymétalliques.

Pour les récolter, les industriels imaginent des machines capables de travailler à ces profondeurs [...].

À ce jour, l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) a accordé 16 permis d'exploration à la recherche de nodules dans la zone de fracture de Clarion-Clipperton. L'exploitation minière des grands fonds marins est ainsi sur le point de devenir une réalité. Étant donné son intérêt économique et stratégique croissant, certains États pourraient lancer une exploitation pilote dans les 5 à 10 prochaines années. Il est souhaitable dans cette perspective que toutes les parties concernées coopèrent, comme elles l'ont fait jusqu'à présent [...]. Si les différents acteurs en présence parviennent à collaborer, l'exploitation minière du plancher océanique sera une référence éthique, puisque, jusqu'à présent, la réglementation n'a été établie qu'après la mise en exploitation d'une ressource naturelle. Nous pouvons cette fois réfléchir et réguler avant d'exploiter à tort et à travers.

Thomas Peacock et Matthew Alford, « Les fonds des océans font grise mine », Pour la Science, hors-série, n° 104, août-septembre 2019.

Cours. La France : une puissance maritime ? (p. 82 – 83)

1- Les atouts maritimes de la France

La France dispose d'importants espaces maritimes. La France métropolitaine constitue un atout majeur par les multiples ouvertures maritimes qu'elle offre sur l'océan Atlantique, la Manche, la mer du Nord et la mer Méditerranée. Si les terres émergées françaises sont infimes (0,45 % des terres mondiales), la France, par sa zone économique exclusive (ZEE), est le deuxième espace maritime mondial (10,1 millions de km²) juste après les États-Unis (12,2 millions de km²) et devant l'Australie, la Russie, le Royaume-Uni et le Canada.

L'Outre-mer est au cœur de la puissance maritime française. Héritages de son ancien empire colonial dans les trois océans de la planète, les territoires ultramarins concentrent 96,5 % des surfaces maritimes françaises dont la moitié dans le Pacifique (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis-et-Futuna), dans l'océan Indien (Mayotte, La Réunion et les TAAF), dans l'Atlantique (Saint-Pierre-et-Miquelon, Guyane) et dans la mer des Antilles (Martinique, Guadeloupe, Saint-Martin, Saint-Barthélemy). La France est ainsi présente sur quasiment toutes les mers du monde. Les délimitations de son espace maritime sont encore parfois contestées (Clipperton, Tromelin).

L'immensité de ses espaces maritimes constitue un atout pour la France. Elle bénéficie ainsi d'une implantation stratégique sur les routes maritimes les plus fréquentées du monde (rail de Ouessant en Manche, canal du Mozambique) profitant à ses activités marchandes (66 ports français de commerce maritime) ou de défense (10 bases navales françaises). Les eaux françaises fournissent d'importantes ressources pour la pêche, l'aquaculture marine et l'exploitation des fonds marins.

2 - Une puissance économique maritime contrastée

Les mers françaises sont le support d'une grande variété d'activités. De la pêche aux biotechnologies bleues (agroalimentaire, chimie), un demi-million de personnes travaillent dans l'économie maritime, soit 2 % de l'emploi national. La France est le premier producteur européen de biotechnologie marine (chimie, cosmétique, pharmacie) et compte de grandes entreprises internationales dans le secteur maritime (armateur CMA-CGM, constructeur Naval Group). La place de la France dans la navigation mondiale est cependant faible et déclinante : 407 navires de commerce sous pavillon français en 2019 (30^e rang mondial).

Les ports français sont peu compétitifs dans les échanges de marchandises mondiaux. La France occupe le 8^e rang européen pour le trafic de conteneurs (5 millions de conteneurs manutentionnés). Les ports français échangent avec tous les continents, mais principalement avec des ports européens (36 % du trafic). Les sept grands ports maritimes (GPM) rassemblent 76 % du trafic métropolitain. Le Havre, premier port français pour le trafic de conteneurs, et 11^e d'Europe, n'occupe seulement que la 60^e place mondiale. Port-Réunion, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Nouméa se classent parmi les 10 premiers ports à conteneurs français.

Les facteurs de ce manque de compétitivité sont nombreux. Dans le contexte de mondialisation des échanges, la France a peu développé son trafic de conteneurs. Un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un des ports français. Ces derniers ont été confrontés depuis plusieurs décennies au sous-investissement, à la complexité administrative, à la mauvaise connexion avec l'arrière-pays (hinterland) ou à des voies fluviales navigables.

3 - Les enjeux maritimes à venir

La France dispose d'importants atouts en termes de croissance bleue. Le patrimoine maritime représente un atout géopolitique et économique majeur : ressources halieutiques (pêches), gisements pétroliers offshore (au large de la Guyane), terres rares (minerais) des plaines abyssales, biochimie marine (sucres alimentaires, gélifiants, médicaments, biocarburants...), énergie marine renouvelable (éolien, hydrolien). Toutefois, les ressources sont encore difficilement quantifiables et exploitables. Le Cluster maritime français (CMF) axe ses projets sur l'innovation maritime.

La France développe des plans d'action pour répondre aux enjeux environnementaux marins. Elle agit contre les effets des changements climatiques sur les océans et définit des aires marines protégées (parc naturel marin d'Iroise, de Mayotte et des îles Glorieuses, de Martinique). La France, quatrième pays au monde par l'étendue de ses récifs coralliens, est l'un des pays fondateurs de l'International Coral Reef Initiative (ICRI) visant à ralentir la dégradation de ces écosystèmes marins riches de nombreuses ressources halieutiques.

L'espace maritime français présente des enjeux géostratégiques et nécessite d'être sécurisé. Les routes maritimes ont une importance stratégique (énergétique, économique, souveraineté) qui exige le maintien d'une sûreté. Les menaces maritimes sont nombreuses : pêche illégale en Guyane ; narcotrafic dans les Caraïbes ; piraterie dans l'océan Indien et le golfe de Guinée. La France demeure une puissance navale mondiale : elle est l'un des cinq pays dotés d'une force de dissuasion nucléaire océanique.

Doc 3 - p. 84 : L'activité humaine en cause

De 1980 à 2016, la population de La Réunion a crû de 67 %, passant de 500 000 à 850 000 habitants, tandis que les zones urbaines se sont étendues de 287 % (de 59 km² à 260 km²). Au cours de la même période, le nombre annuel de touristes sur l'île a bondi de 330 % (400 000 au début des années 2000, contre 120 000 vingt ans plus tôt). Le nombre de surfeurs a suivi une courbe similaire, tout comme celui des baigneurs et des plongeurs. [...]

Outre la croissance démographique et celle des usagers de la mer, l'urbanisation a contribué à la dégradation des récifs de coraux et à la diminution des stocks de pêche, tandis que la surpêche des requins de récif a provoqué leur quasi-disparition. Ces requins territoriaux étaient moins agressifs à l'endroit des humains et tenaient à distance les requins bouledogues et les requins-tigres. La surpêche dont ils ont été victimes semble avoir libéré un habitat que les requins bouledogues ont pris. De même, l'urbanisation attire plus particulièrement ces requins charognards : le ruissellement accru des pluies vers la mer entraîne avec lui quantité de déchets dont ils sont aussi friands.

Entretien avec Agathe Allibert, « Attaques de requin sur les côtes de La Réunion : l'activité humaine probablement en cause », www.nouvelles.umontreal.ca, 17 avril 2018.

Doc 5 - p. 85 : Des mesures contestées

Les institutions et les municipalités littorales successives continuent inlassablement de tomber dans le piège de l'État français qui leur demande l'impossible : sécuriser des proies humaines – baigneurs, surfeurs... – dans une « réserve à requins bouledogues », à laquelle il refuse de toucher. Près de 10 millions d'euros ont été dépensés jusqu'à présent sans résultat significatif : les plus belles plages de l'île sont désespérément fermées. Les vigies sont une bonne chose, mais restent un dispositif contraignant et élitiste, impossible à généraliser. L'ensemble des filets a été détruit après avoir montré ses limites [...]. Les requins ont vite compris que ces enclos ne présentaient aucun danger pour eux et, à l'instar des prédateurs terrestres, ont cherché une faille pour venir se nourrir à l'intérieur de ce qu'ils ont considéré comme un simple « parc à nourriture ». [...] L'île de La Réunion a de très belles montagnes mais elle a surtout un patrimoine côtier unique au monde, avec des vagues exceptionnelles : ne soyez pas, vous aussi, les témoins passifs de la mort de notre poule aux « eaux » d'or.

« Des associations interpellent les députés et sénateurs réunionnais »,
Imaz Press Réunion, 17 février 2018.

Doc 7 - p. 85 : Protéger les requins de récif

Protéger les requins de récif est une nécessité qui prend une place importante dans l'actualité de La Réunion et de la problématique requins. Alors que toute l'attention est portée sur les requins bouledogues et les requins-tigres, nous avons décidé en 2013 de nous pencher attentivement sur les autres espèces, sur lesquelles un certain flou artistique régnait.

Le 13 février 2015, cinq espèces de requins de récif ont par ailleurs bénéficié d'une protection totale, par arrêté préfectoral. [...] De manière générale, tous les organismes ont un rôle écologique important. La nature est en équilibre et chaque organisme participe à la stabilité de cet équilibre. Il en est de même pour les requins. Ils sont eux aussi importants pour l'équilibre de l'écosystème corallien et plus largement de l'écosystème marin en régulant les populations de poissons, d'espèces invasives et en éliminant les plus faibles et les plus malades.

Site internet de Shark Citizen, association engagée dans la protection des requins, 2019.