

Chapitre 1 : Mers et océans dans la mondialisation



Un pétrolier géant bloque le canal de Suez, Le Parisien, 1 septembre 2022

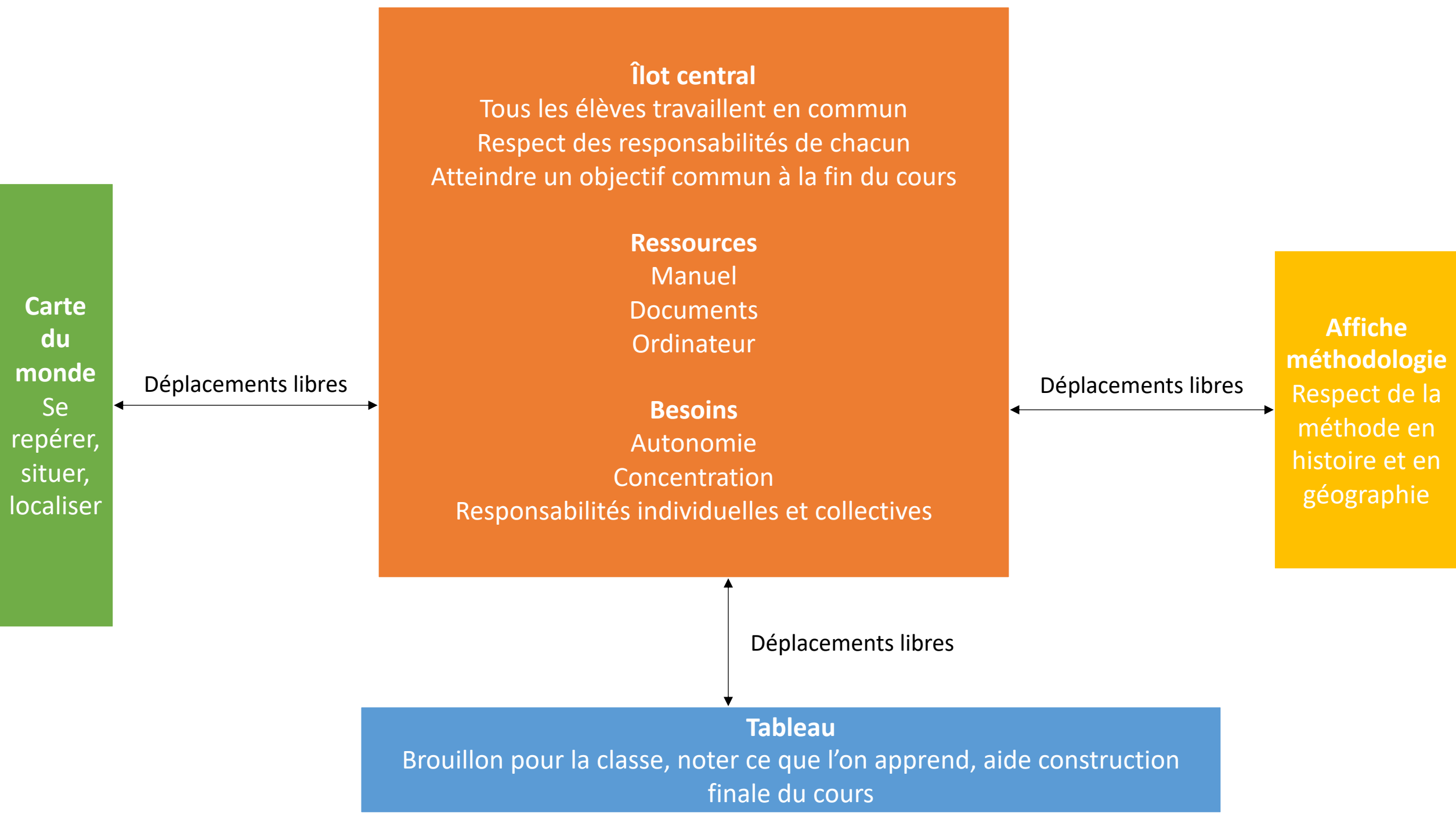
« Coincé en travers, il a bloqué pendant plusieurs jours la voie de circulation entre l'Europe et l'Asie qui voit passer environ 10 % du commerce maritime mondial.

[...] L'Égypte a perdu entre 12 et 15 millions de dollars par jour de fermeture alors que les assureurs ont estimé à des milliards de dollars de perte par jour pour le commerce maritime mondial. »



Lutte contre la pêche illégale dans le golfe de Guinée

Des garde-côtes du Liberia arraisonnent un bateau chinois (janvier 2018). La pêche illégale menace la sécurité alimentaire des populations des pays riverains et la biodiversité marine en aggravant la surpêche.



Enseignant

Distribution des documents
Arbitre du cours
Vue d'ensemble sur les documents
Accompagnement dans la recherche des informations
Vérifications finales

Enzo

Responsabilités

Capitaine -> Conduire le groupe (par exemple :
« il ne reste que 15 minutes il faut accélérer »)
Analyse de documents -> tirer des informations
des documents pour construire le cours

Max

Responsabilités

Prise de notes -> attention au travail collectif et
construction du cours
Analyse de document -> tirer des informations
des documents pour construire le cours

Clarence

Responsabilités

Suivi de la méthodologie -> vérifier la citation
des documents (dans les exemples du cours)
Analyse de document -> tirer des informations
des documents pour construire le cours

Ilann

Responsabilités

Analyse d'images -> sélectionner images pour
illustrer trace écrite
Illustrer le cours -> résultat affiché dans la classe
pour un moyen mnémotechnique pour tous

Stevan

Responsabilités

Distribution de la parole -> parvient à se faire
écouter
Analyse de document -> tirer des informations
des documents pour construire le cours

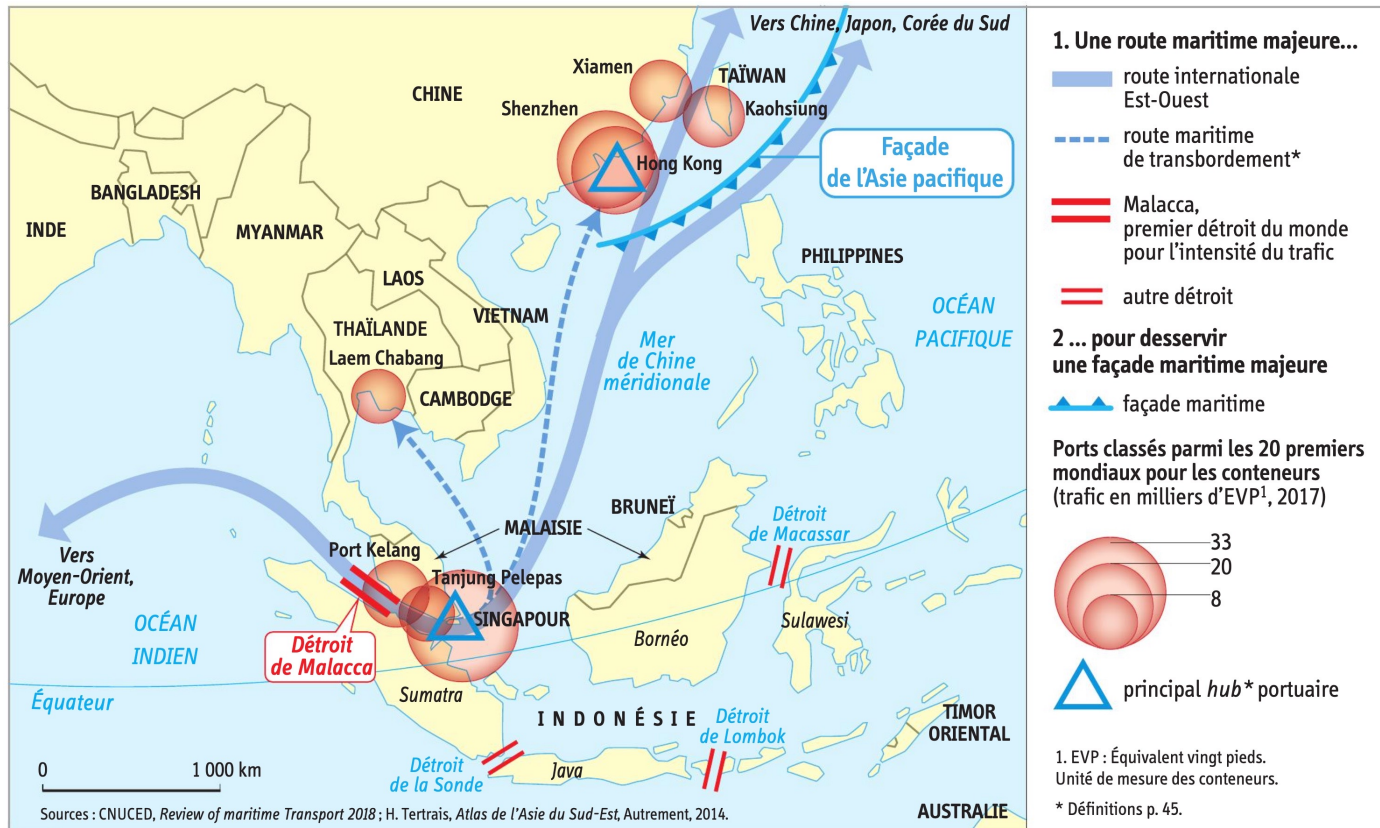
Leonardo

Responsabilités

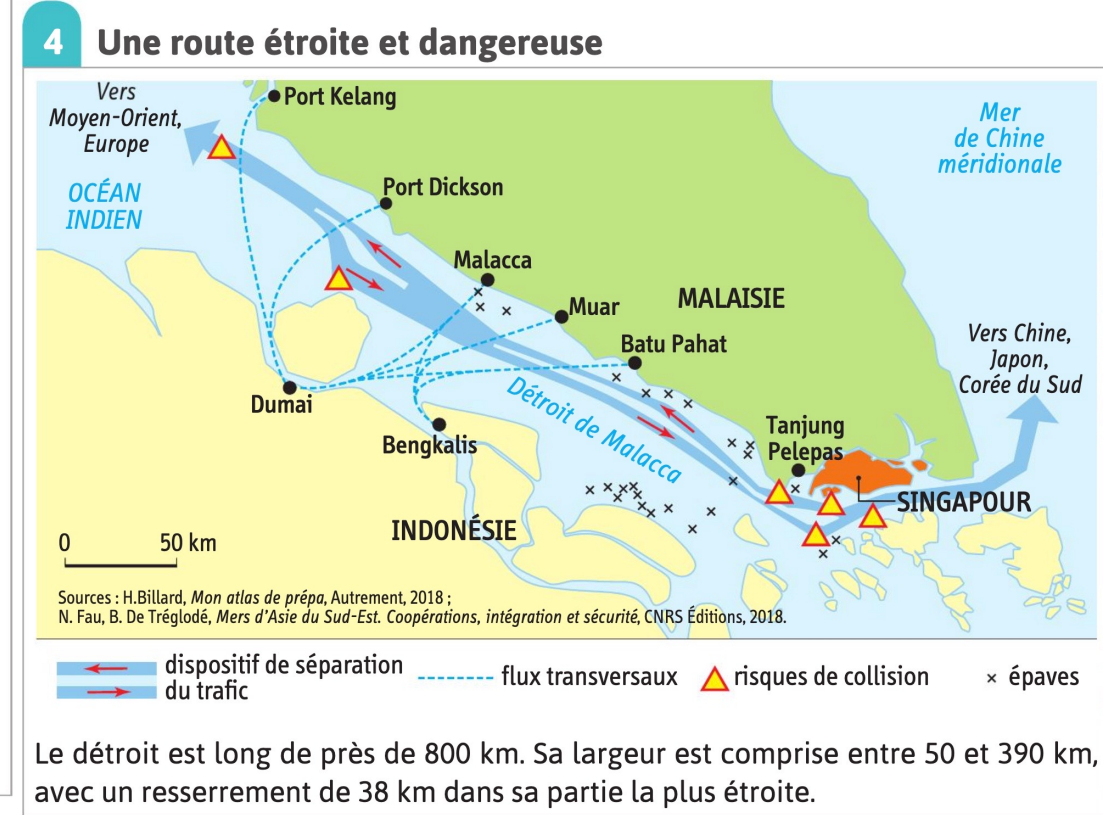
Compréhension des documents -> relecture et
validation d'une analyse de document
Recherche internet -> responsable de
l'ordinateur

Etude de cas : Le détroit de Malacca

A) Quelle est l'importance économique du détroit ?

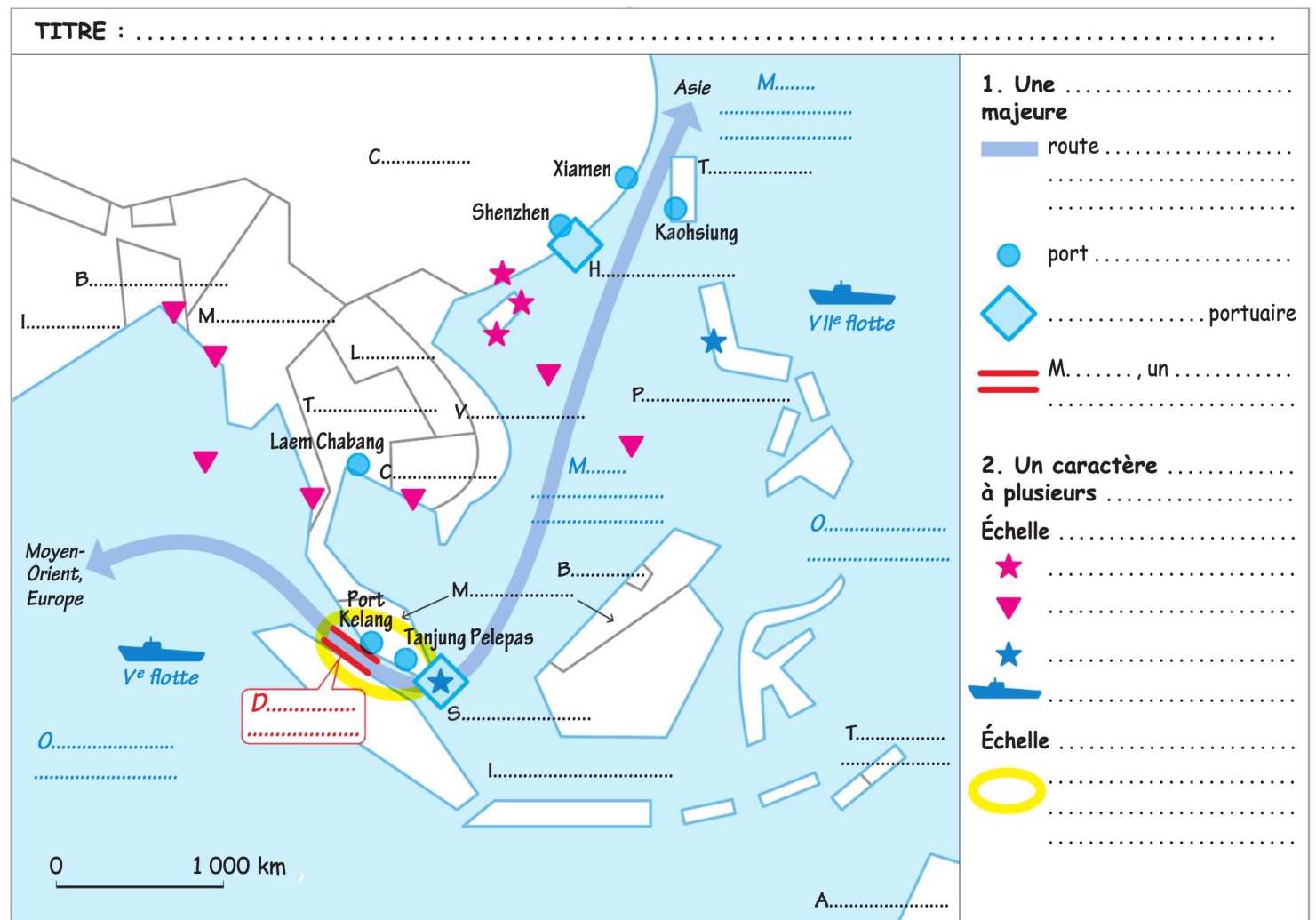
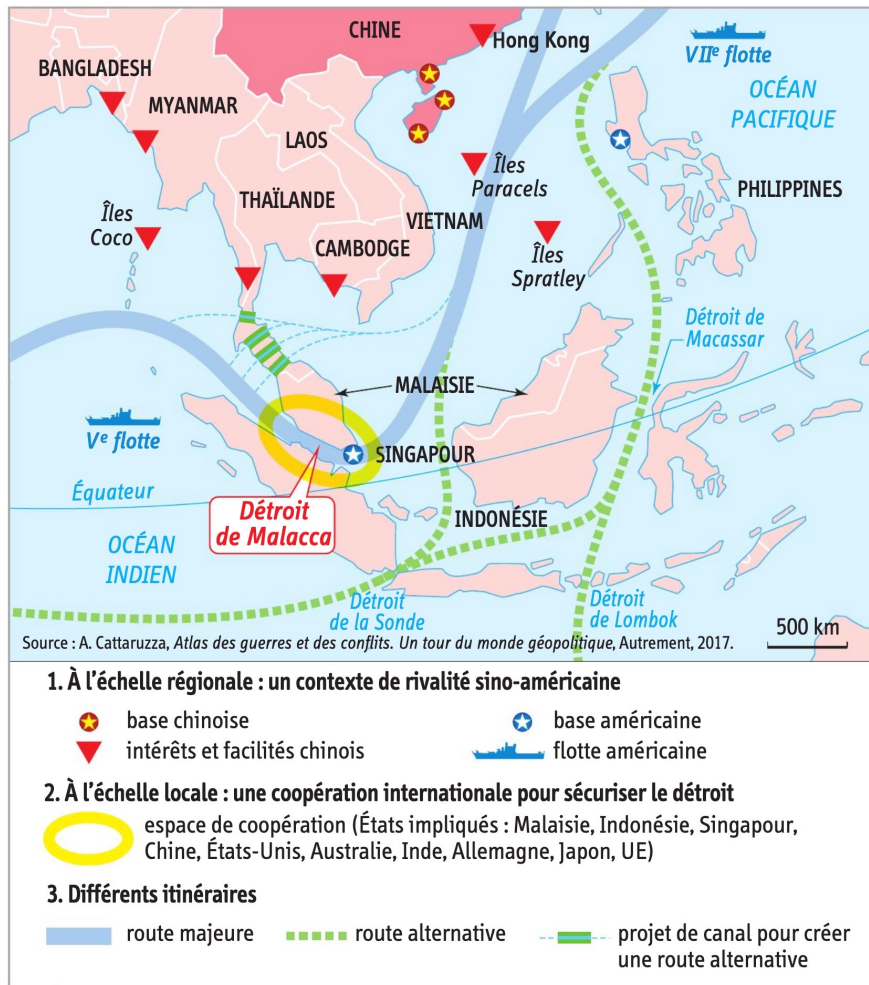


1 Un passage obligé entre océan Indien et mer de Chine méridionale

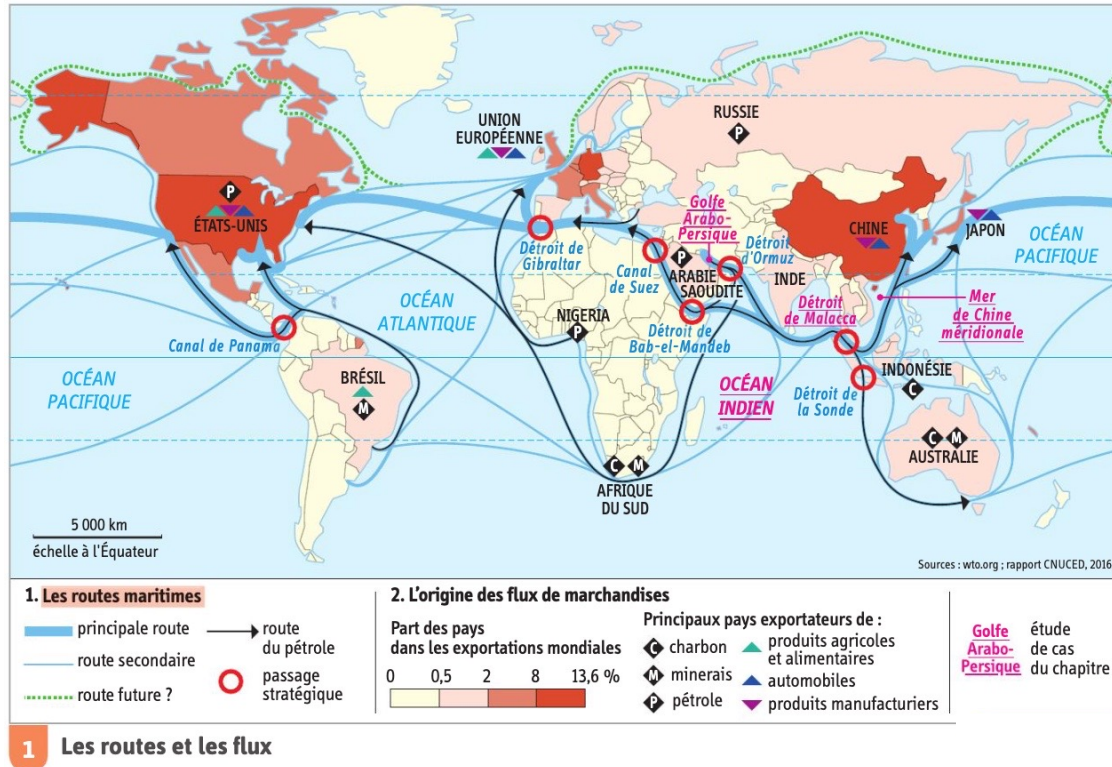


Etude de cas : Le détroit de Malacca

B) Comment sont assurés la sécurité et la liberté de circulation ?

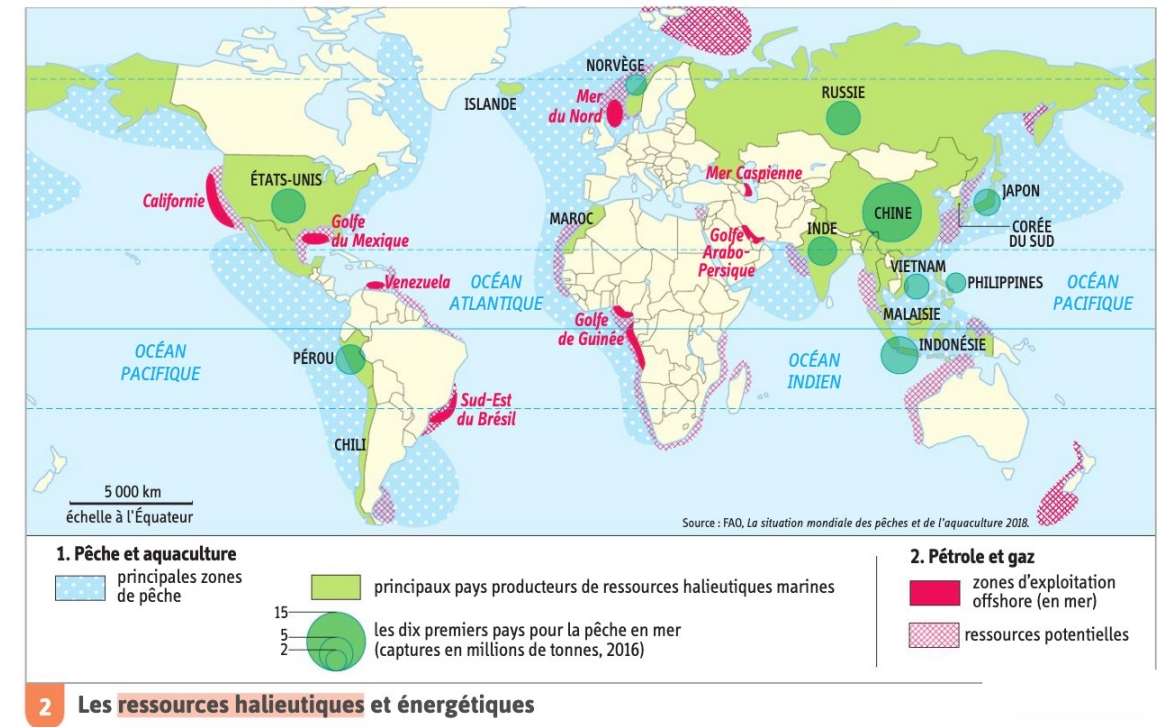
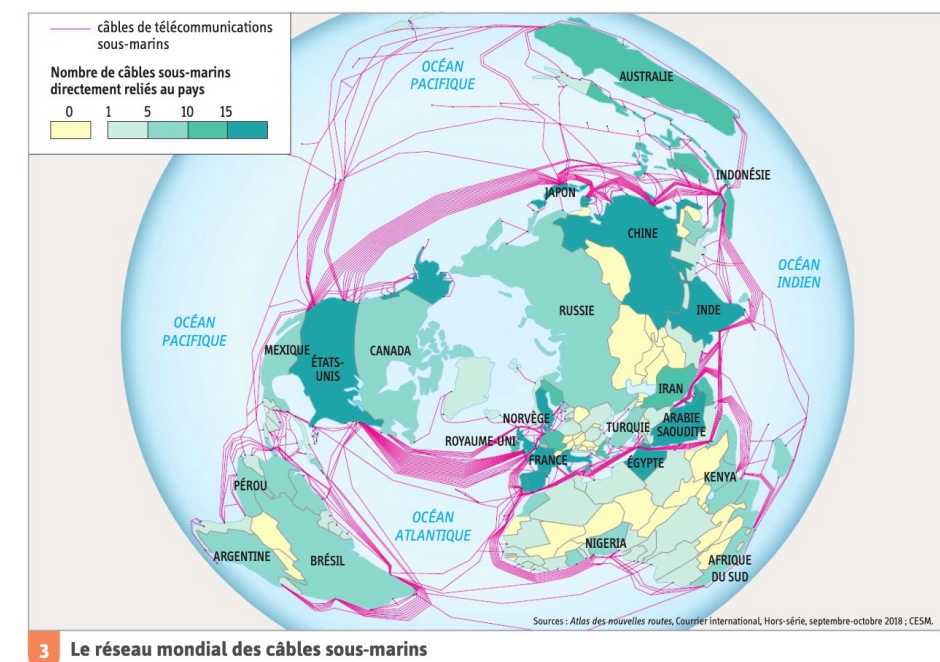


I. Routes et ressources des mers et océans



Questions

- Carte 1 Quelles régions du monde relient les routes maritimes les plus importantes ? Comment l'expliquez-vous ? Quelles régions apparaissent en marge de ces routes ?
- Carte 1 Décrivez les différences existant entre les routes du pétrole et les routes maritimes majeures. Expliquez-les en vous appuyant sur le point 2 de la légende.
- Carte 2 Quels sont les principaux pays en matière de pêche en mer ?
- Carte 2 Dans quelle partie des mers et océans sont situées les ressources en hydrocarbures ? Pourquoi parle-t-on de « ressources potentielles » ?
- Carte 3 Dans quels mers et océans trouve-t-on la plus forte densité de câbles sous-marins ? Pourquoi ? Comparez la desserte de l'Afrique avec celle de l'Europe ou de l'Amérique du Nord. Que constatez-vous ?



I. Routes et ressources des mers et océans

Quelles sont routes et les ressources des mers et océans ?

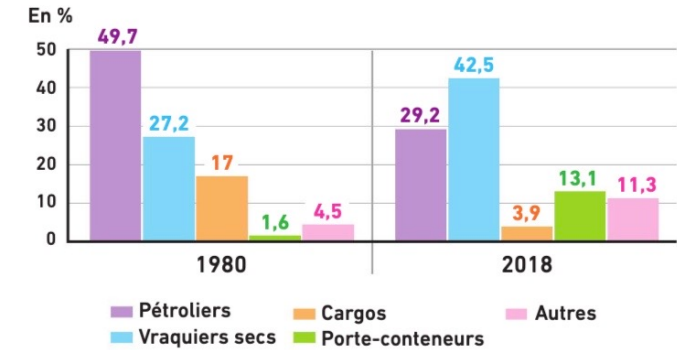
→ Exemple : La méditerranée

A) Ouverture et maritimisation des économies

B) Les vecteurs de la mondialisation

C) Une grande variété de ressources marines

1 LA FLOTTE MONDIALE PAR TYPES DE NAVIRES

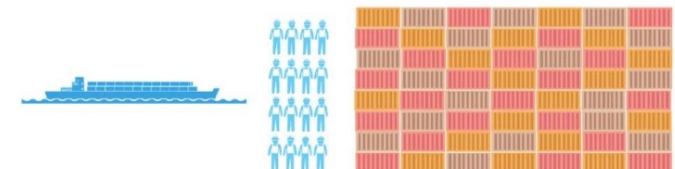


3 L'ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME

Fin XVIII^e siècle : **110 à 160 hommes** nécessaires
au transport de **1 200 tonnes**
de l'Europe vers la Chine en **7 à 13 mois**



XXI^e siècle : **16 hommes** suffisent
au transport de **16 000 conteneurs**
de l'Europe vers la Chine en **22 jours**



I. Routes et ressources des mers et océans

Quelles sont routes et les ressources des mers et océans ?

→ Exemple : La méditerranée

A) Ouverture et maritimisation des économies

À partir des années 1960, le transport maritime a connu une véritable révolution caractérisée par le gigantisme, la spécialisation des navires et la conteneurisation. Associée à la libéralisation des échanges, cette révolution a rendu possible la massification des flux, et donc une forte baisse du coût du transport maritime.

À partir des années 1980, la libéralisation des flux financiers et des échanges a favorisé l'ouverture des économies nationales au commerce mondial. Elle a entraîné une mise en concurrence des territoires et d'importantes délocalisations. Le commerce international de marchandises a donc fortement augmenté, notamment de l'Asie (Chine, Inde) vers les pays riches à haut niveau de consommation.

Dans ce contexte, un processus de maritimisation des économies s'est développé. Les littoraux, notamment les ports, sont devenus plus attractifs pour la population et les activités. Une part croissante des économies nationales dépend des échanges internationaux et du transport maritime comme en ont témoigné la saturation des ports et les pénuries provoquées par la crise de la covid-19.

B) Les vecteurs de la mondialisation

Plus que jamais, les mers et océans sont des vecteurs de la mondialisation et de ses flux. Le transport maritime assure 90% des échanges de marchandises. Navires et routes maritimes diffèrent selon les marchandises transportées. Les vraquiers, notamment les pétroliers, transportent les marchandises des pays riches en matières premières vers les pays qui en sont dépourvus ou en consomment plus qu'ils n'en produisent. Le Moyen-Orient est le principal espace de départ de la route du pétrole. Les porte-conteneurs sont très nombreux sur une route Est-Ouest, véritable épine dorsale de la mondialisation, reliant la Chine, devenue l'usine du monde, à l'Europe et à l'Amérique du Nord.

99% des communications numériques intercontinentales utilisent les réseaux sous-marins de câbles en fibre optique. Desservis par environ 50 câbles sous-marins, les États-Unis sont au cœur de ce réseau.

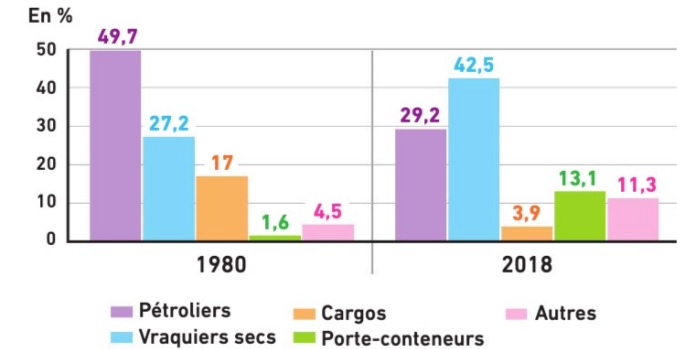
C) Une grande variété de ressources marines

Très ancienne, l'exploitation des ressources halieutiques a pris des dimensions industrielles avec les innovations techniques (motorisation, radars, navires-usines) qui permettent aux bateaux de s'éloigner des côtes, de rester en mer plusieurs mois et de pêcher toujours plus en profondeur. La pêche et l'aquaculture marine sont essentielles pour certaines populations côtières et pour la sécurité alimentaire de la planète. D'après la FAO, en 2018, près de 60 millions de personnes travaillent dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture, surtout en Asie.

Les ressources énergétiques sous-marines, exploitées depuis les années 1960, le sont de plus en plus à mesure que les progrès techniques permettent d'atteindre de grandes profondeurs. La production offshore s'accroît à mesure que les réserves continentales s'amenuisent : 30% du pétrole et 27% du gaz en proviennent. L'énergie renouvelable de la houle et du vent est de plus en plus valorisée.

Techniquement très complexe, l'exploitation des ressources minérales des fonds marins, comme les nodules polymétalliques, nécessite une coopération internationale.

1 LA FLOTTE MONDIALE PAR TYPES DE NAVIRES

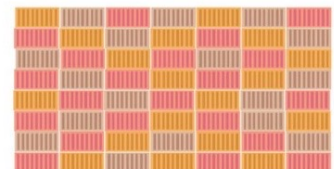


3 L'ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME

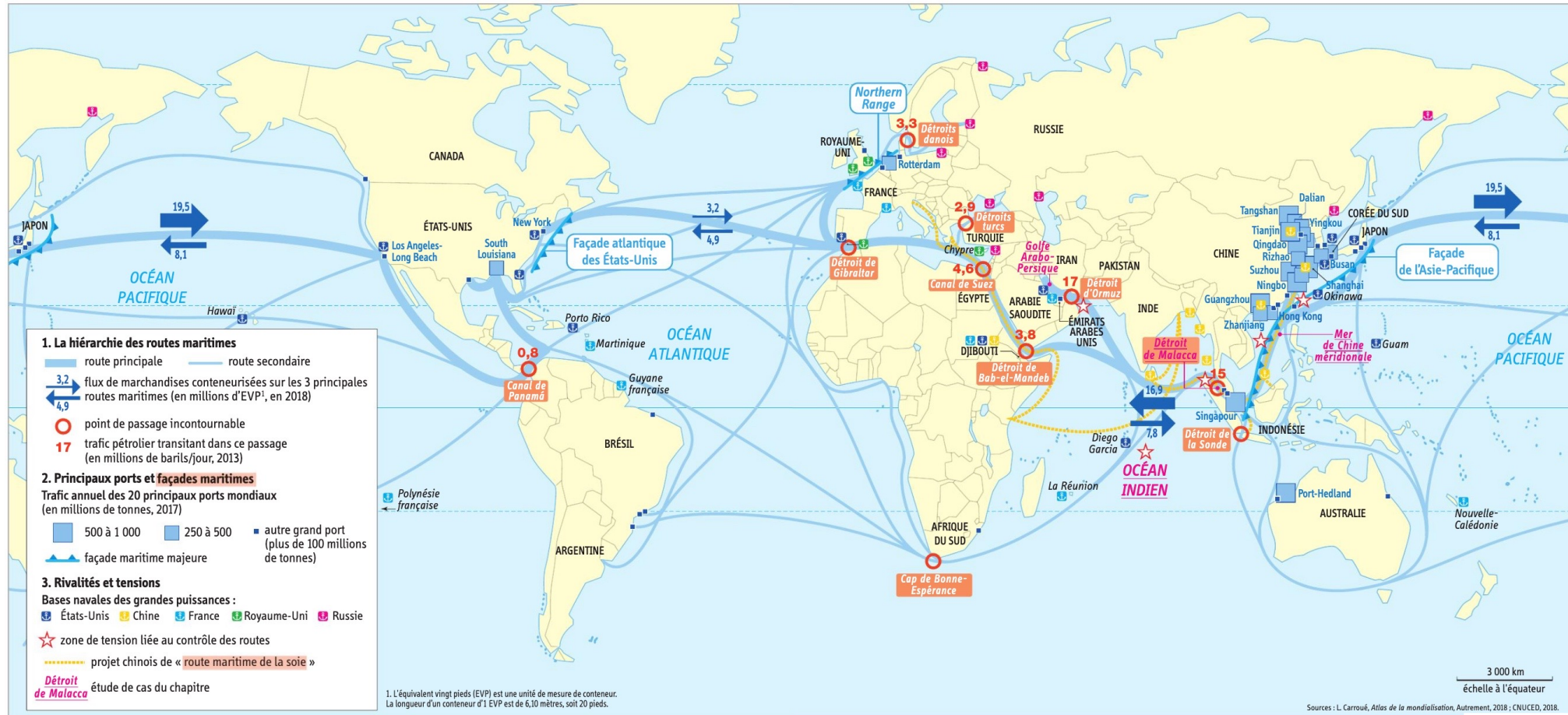
Fin XVIII^e siècle : 110 à 160 hommes nécessaires au transport de 1 200 tonnes de l'Europe vers la Chine en 7 à 13 mois



XXI^e siècle : 16 hommes suffisent au transport de 16 000 conteneurs de l'Europe vers la Chine en 22 jours



II. Enjeux, rivalités et tensions sur les routes maritimes



Questions

- 1) Repérez la grande route Est-Ouest. Quelles régions dessert-elle ? Pourquoi les flux y sont-ils si importants ?
- 2) Pourquoi les flux de conteneurs sont-ils dissymétriques ? Expliquez la dissymétrie Asie/Europe et Asie/Amérique du Nord.
- 3) Repérez les grandes façades maritimes. Quelle est leur relation avec la route principale ?
- 4) Repérez les grands points de passage. Sont-ils tous des zones de tensions ? Justifiez votre réponse.
- 5) Où sont situées les principales zones de tensions ? Pourquoi ? Où sont situées les bases navales par rapport à ces régions ? Pourquoi ?
- 6) Quels espaces maritimes sont concernés par le projet chinois de « route maritime de la soie » ?
- 7) Montrez que ce projet se développe dans des régions caractérisées par des tensions. Peut-on dire qu'il en est l'origine ? Justifiez votre réponse.

VOCABULAIRE

Façade maritime : bande de quelques dizaines à plusieurs centaines de kilomètres de large à partir du littoral caractérisée par la présence de nombreux ports importants.

« Route maritime de la soie » : vaste réseau d'infrastructures de transport maritime développé par la Chine pour sécuriser ses flux énergétiques entrants et ses flux de marchandises sortants.

II. Enjeux, rivalités et tensions sur les routes maritimes

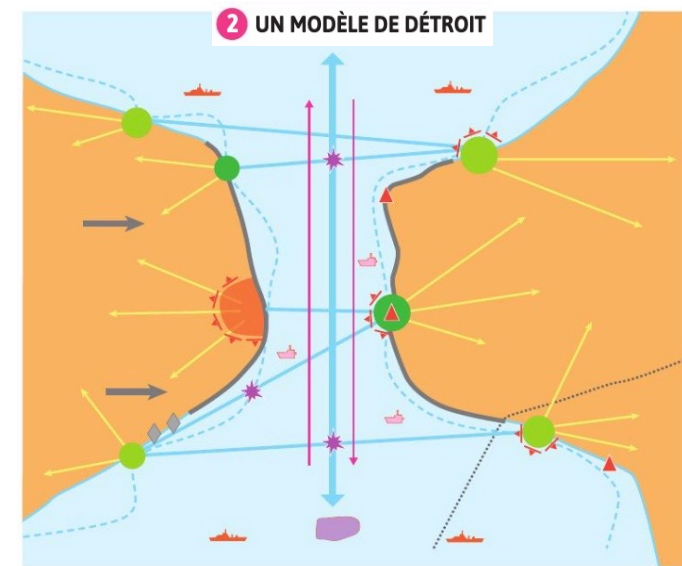
Quelles rivalités et tensions se développent sur les routes maritimes ?

→ Exemple : Le canal de Panama

A) Routes principales et points de passage incontournables

B) Des enjeux économiques et politiques

C) Rivalités autour des routes



Des espaces stratégiques

Trafics maritimes

- ↔ Mer à mer
- Bord à bord
- - - Cabotage, pêche, plaisance

Ports maritimes et **hinterland**

- Port généraliste
- Port spécialisé (ferry, *hub* de conteneurs)
- ↗ Desserte de l'hinterland (infrastructure, transports)

Des lieux sous tensions...

Risques maritimes

- ✱ Collision
- Pollution du littoral (marée noire, ...)

Flux illicites et conflits

- Flux illicite (drogue, clandestins)
- ◆ Base de pirates
- Île disputée entre les États riverains

...et sous haute surveillance

Par les États riverains

- Dispositif de séparation des trafics
- ▲ Surveillance des trafics maritimes depuis la terre
- ▲ Système contre les trafics illicites
- 🚢 Patrouille de surveillance

Par les puissances étrangères

- 🚢 Flotte militaire

II. Enjeux, rivalités et tensions sur les routes maritimes

Quelles rivalités et tensions se développent sur les routes maritimes ?

→ Exemple : Le canal de Panama

A) Routes principales et points de passage incontournables

Massifs, les flux de marchandises se concentrent sur certaines routes reliant les **façades maritimes** des pôles majeurs de l'économie mondiale. Entre la Chine, usine du monde, l'Europe et l'Amérique du Nord, se déploie la grande route Est-Ouest des conteneurs. Le Moyen-Orient est le point de départ d'une route du pétrole essentielle vers l'Asie orientale (Chine, Japon) et l'Europe. Les autres régions du monde (Afrique, Amérique du Sud) ne sont desservies que par des routes secondaires.

Pour l'essentiel, ces routes majeures se déploient en haute mer, mais la configuration des continents les contraint à emprunter des points de passage parfois très étroits, les **détroits** et **canaux interocéaniques** (Panama, Suez). Incontournables, ces voies de passage privilégiées concentrent une très forte densité de trafic, international et local. Le détroit de Malacca est le premier passage du trafic international : les routes des conteneurs et du pétrole s'y croisent. Les risques de collision et de piraterie y sont élevés.

B) Des enjeux économiques et politiques

Le fonctionnement de la mondialisation repose sur le principe de la liberté de navigation. Tout déni d'accès, toute menace sur une route et plus encore sur un point de passage le remet en cause et fragilise le fonctionnement de l'économie mondiale.

Les enjeux économiques sont considérables. Les flux maritimes reflètent la dépendance économique réciproque des pays exportateurs et importateurs. Leur interruption remet en cause l'approvisionnement énergétique, en biens manufacturés, en informations, entraînant la paralysie de l'économie.

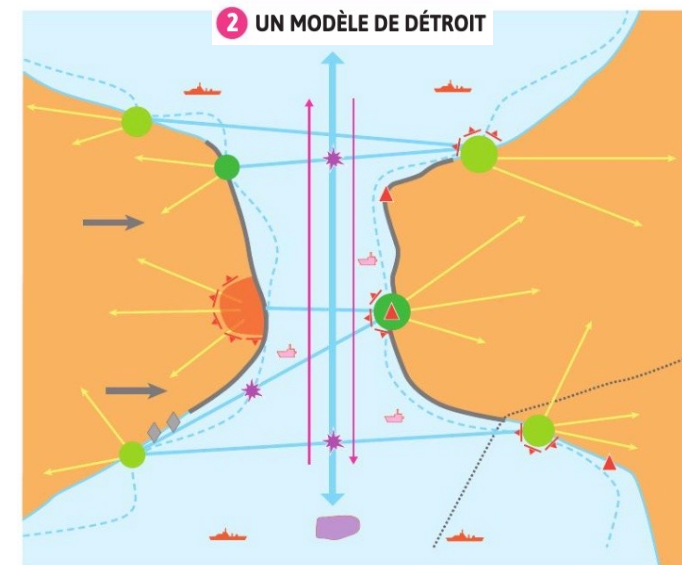
Les enjeux politiques s'inscrivent dans le jeu des rivalités entre puissances : la capacité à contrôler une route, à y assurer la liberté de navigation ou à en limiter l'accès est un signe de puissance. Les États-Unis ont longtemps été maîtres des mers. La Chine, soucieuse de redevenir une grande **puissance** et de maîtriser les routes maritimes indispensables au bon fonctionnement de son économie, développe sa présence en mer de Chine méridionale et dans l'océan Indien avec son projet de « **route maritime de la soie** ». Enjeux économiques et politiques sont étroitement liés.

C) Rivalités autour des routes

Dans ce contexte, **rivalités et tensions sont croissantes** sur les routes majeures et à certains points de passage particulièrement importants.

La rivalité sino-américaine se développe dans les espaces maritimes concernés par la « route maritime de la soie », l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Soutenus par les Occidentaux et, souvent, les pays riverains, les États-Unis se veulent garants de la liberté de navigation. La région « Indo-Pacifique » est devenue en 2010 prioritaire pour le déploiement de leur flotte.

Les détroits sont des lieux de tensions d'intensité variable. Ceux qui commandent les routes majeures des conteneurs et du pétrole (Ormuz, Bab-el-Mandeb, Malacca) sont militarisés par la présence de nombreuses flottes. En raison d'un contexte régional instable et du conflit entre l'Iran, les pays arabes et les États-Unis, le détroit d'Ormuz est sous la menace d'une fermeture iranienne. Gibraltar, les détroits turcs, Suez et Panama sont très surveillés.



Des espaces stratégiques

Traffics maritimes

- Mer à mer
- Bord à bord
- Cabotage, pêche, plaisance

Ports maritimes et hinterland

- Port généraliste
- Port spécialisé (ferry, hub de conteneurs)
- Desserte de l'hinterland (infrastructure, transports)

Des lieux sous tensions...

Risques maritimes

- Collision
- Pollution du littoral (marée noire, ...)

Flux illicites et conflits

- Flux illicite (drogue, clandestins)
- Base de pirates
- Île disputée entre les États riverains

...et sous haute surveillance

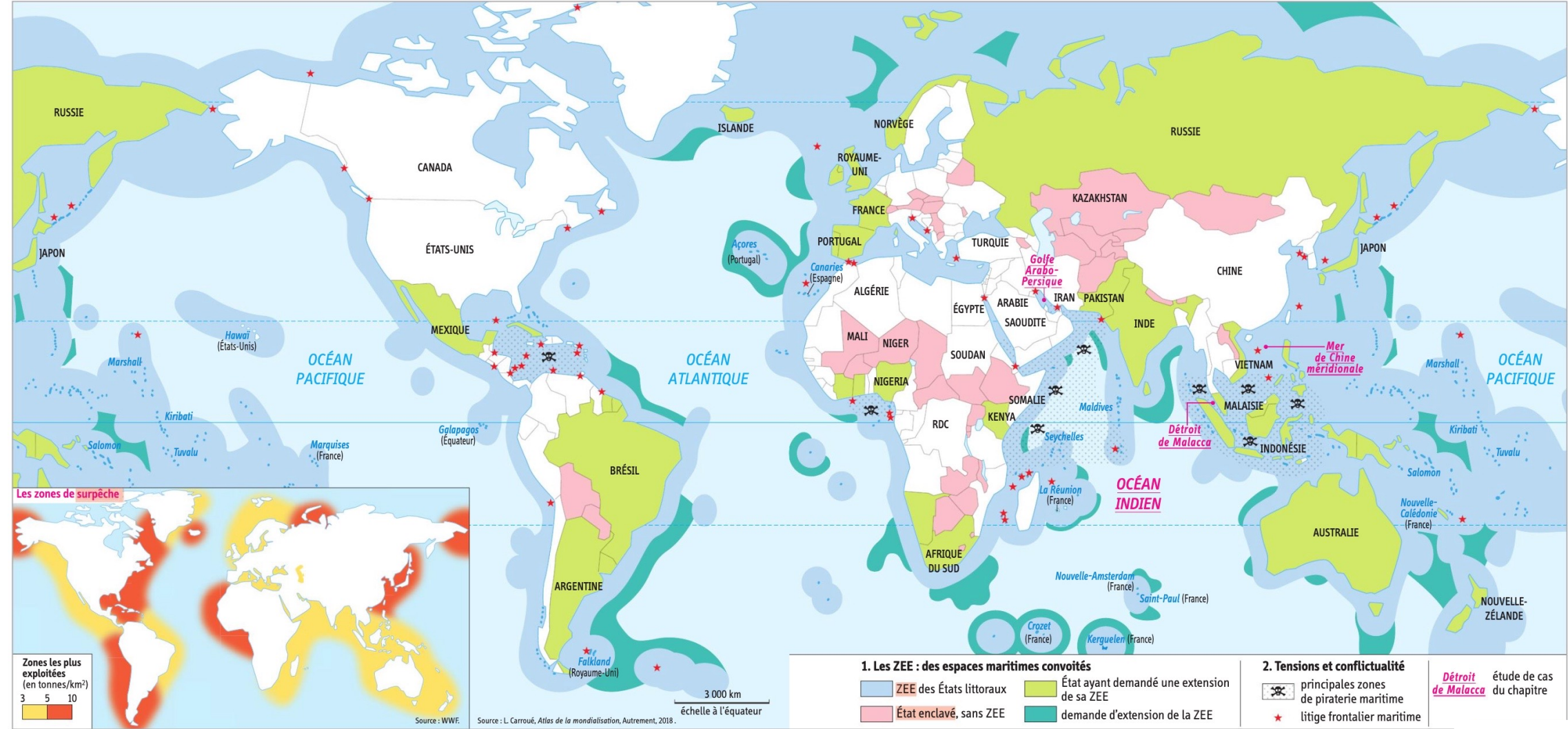
Par les États riverains

- Dispositif de séparation des trafics
- Surveillance des trafics maritimes depuis la terre
- Système contre les trafics illicites
- Patrouille de surveillance

Par les puissances étrangères

- Flotte militaire

III. Appropriation et tensions autour des ressources marines



Questions

- 1) Quel avantage présente le fait de disposer d'un littoral et donc d'une ZEE ? À quel problème se heurtent les États enclavés ?
- 2) À quoi correspondent les ZEE situées en plein milieu des océans ? Quelle importance cela donne-t-il à ce type d'espace dans le contexte actuel ?
- 3) Pourquoi les États demandent-ils une extension de leur ZEE ? Quel État est particulièrement concerné au sud de l'océan Indien ?
- 4) Faites la liste des espaces maritimes conflictuels. Dans quels types d'espace les litiges sur les frontières maritimes sont-ils fréquents ?

III. Appropriation et tensions autour des ressources marines

Quels sont les enjeux et les tensions autour de l'appropriation des espaces maritimes ?

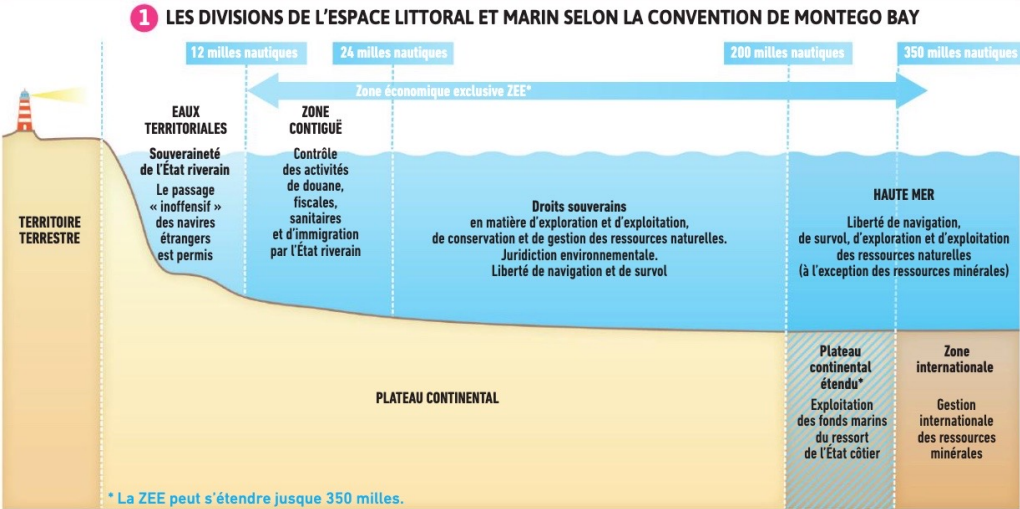
→ Exemple : L'Arctique

A) L'affirmation d'un droit maritime international

B) Tensions autour des frontières maritimes

C) Des logiques concurrentes

2 LES DIX PREMIÈRES ZEE (comparaison avec la superficie terrestre)				
	Superficie de la ZEE		Superficie terrestre	
	Rang	Superficie en km²	Rang	Superficie en km²
États-Unis	1	12 168 352	3	9 629 091
France	2	10 754 858	41	671 308
Australie	3	9 025 053	6	7 692 060
Russie	4	7 734 475	1	17 125 191
Nouvelle-Zélande	5	6 712 847	75	270 479
Royaume-Uni	6	6 621 856	80	242 900
Indonésie	7	6 025 110	15	1 910 931
Canada	8	5 793 222	2	9 984 670
Japon	9	4 317 017	62	377 930
Brésil	10	3 677 581	5	8 515 767



III. Appropriation et tensions autour des ressources marines

Quels sont les enjeux et les tensions autour de l'appropriation des espaces maritimes ?

→ Exemple : L'Arctique

A) L'affirmation d'un droit maritime international

Le droit maritime international répond aux revendications des États cherchant à prolonger leur territoire national en mer pour se protéger et accéder à des ressources supplémentaires. À partir des années 1950, des États, notamment sud-américains (Pérou, Chili), ont revendiqué la propriété des espaces maritimes longeant leurs côtes pour protéger leurs ressources halieutiques. Cette revendication s'est affirmée à la faveur des progrès techniques permettant d'exploiter les gisements d'hydrocarbures sous-marins.

Adoptée en 1982, mais entrée en vigueur en 1994 seulement, la Convention de Montego Bay définit trois grands types d'espaces maritimes en fonction de leur distance à l'État côtier. Les eaux territoriales relèvent de la pleine souveraineté de l'État riverain. La Zone économique exclusive concilie droit souverain de l'État riverain d'exploiter les ressources et respect de la liberté de navigation, limitée dans la zone contiguë par un droit de contrôle. La ZEE peut être étendue jusqu'à 350 milles nautiques (plateau continental étendu). La haute mer ne relève d'aucune juridiction nationale : la navigation y est libre, mais l'exploitation des ressources sous-marines y est soumise à des organisations internationales.

La Convention de Montego Bay, non ratifiée par les États-Unis, réaffirme le droit de libre navigation dans les détroits.

B) Tensions autour des frontières maritimes

La délimitation des frontières maritimes peut être difficile. C'est le cas dans les mers fermées comme la Méditerranée. Les îles et archipels sont souvent sources de litiges importants.

Elle peut susciter de nombreux conflits et tensions. En mer de Chine méridionale, dans le détroit d'Ormuz, les conflits peuvent prendre une dimension internationale car ils mêlent les enjeux de l'accès aux ressources et de la liberté de navigation. Dans les Caraïbes, les conflits sont nombreux mais moins intenses.

L'accès aux ressources marines, dans un contexte de raréfaction, est un facteur majeur des litiges frontaliers maritimes. Les ressources halieutiques des ZEE constituent un enjeu de sécurité alimentaire pour les pays riverains comme en mer de Chine ou dans le litige Pérou-Chili, en partie à cause de la surpêche. La convoitise pour les gisements d'hydrocarbures offshore (Arctique) est liée à la diminution des ressources continentales.

C) Des logiques concurrentes

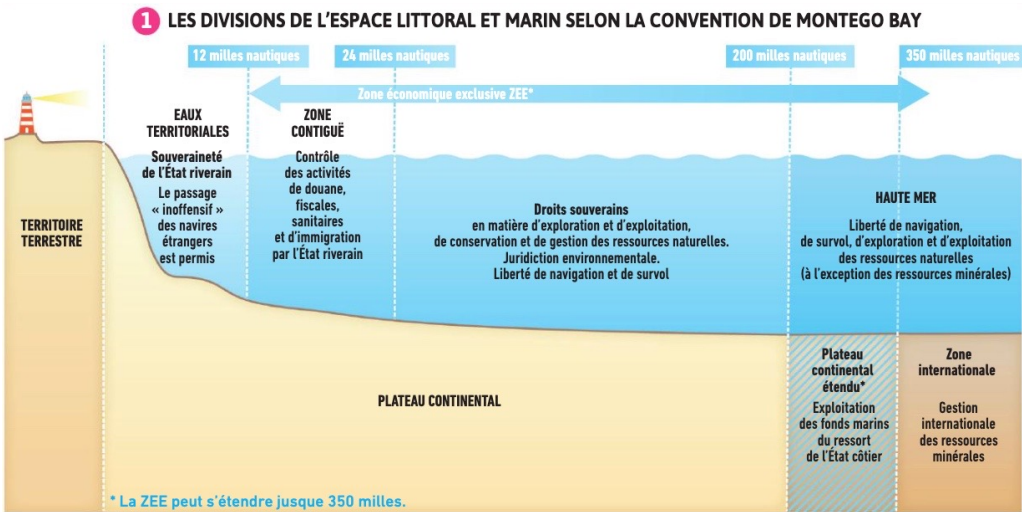
La Convention de Montego Bay tente de concilier des logiques concurrentes en matière d'utilisation et d'exploitation des espaces maritimes, logiques souvent à l'origine des conflits internationaux.

La liberté de navigation s'oppose parfois à la logique d'appropriation, comme en mer de Chine méridionale ou dans les détroits, où elle peut être menacée par les États riverains.

La préservation des milieux marins fait partie des devoirs des États dans les ZEE comme en haute mer. Elle entre souvent en conflit avec les logiques d'exploitation des ressources à outrance (Arctique). Elle favorise parfois la pêche illégale dans les ZEE des États, voisins ou non, pour préserver les ressources nationales, ce qui, là aussi, engendre des conflits.

2 LES DIX PREMIÈRES ZEE (comparaison avec la superficie terrestre)

	Superficie de la ZEE		Superficie terrestre	
	Rang	Superficie en km²	Rang	Superficie en km²
États-Unis	1	12 168 352	3	9 629 091
France	2	10 754 858	41	671 308
Australie	3	9 025 053	6	7 692 060
Russie	4	7 734 475	1	17 125 191
Nouvelle-Zélande	5	6 712 847	75	270 479
Royaume-Uni	6	6 621 856	80	242 900
Indonésie	7	6 025 110	15	1 910 931
Canada	8	5 793 222	2	9 984 670
Japon	9	4 317 017	62	377 930
Brésil	10	3 677 581	5	8 515 767



Chapitre 2 : La France, puissance maritime ?



Le port de Marseille-Fos

Premier port français en tonnage, Marseille n'est qu'à la 6^{ème} place européenne, malgré un outil portuaire performant, derrière les ports d'Europe du Nord et le port méditerranéen d'Algésiras (Espagne).

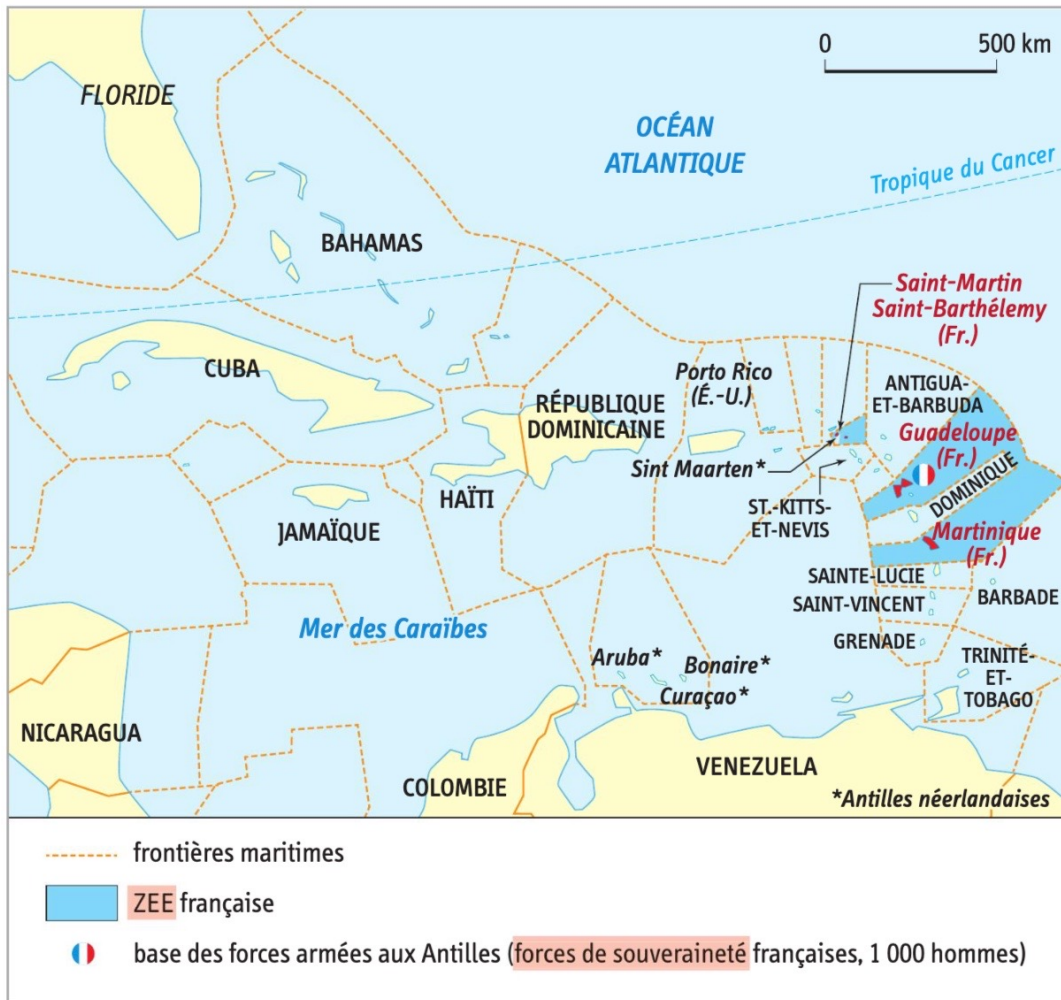


La mer, un enjeu environnemental pour la France

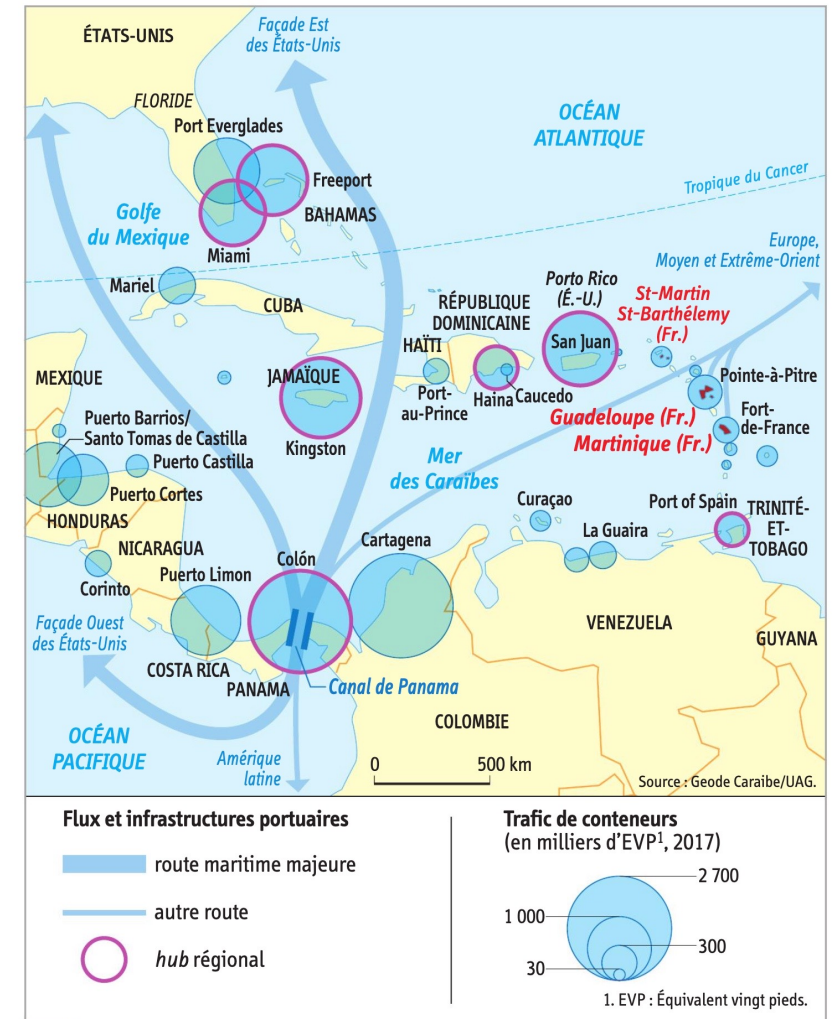
Créé en 2014, le parc naturel de la mer de corail couvre toute la ZEE de la Nouvelle-Calédonie (1,3 million de km²). Il rend compte de la volonté de la France et de la Nouvelle-Calédonie de participer à la protection des écosystèmes marins exceptionnels du Pacifique.

Etude de cas : Antilles françaises

A) Quelles sont l'ampleur et les limites de la présence française ?



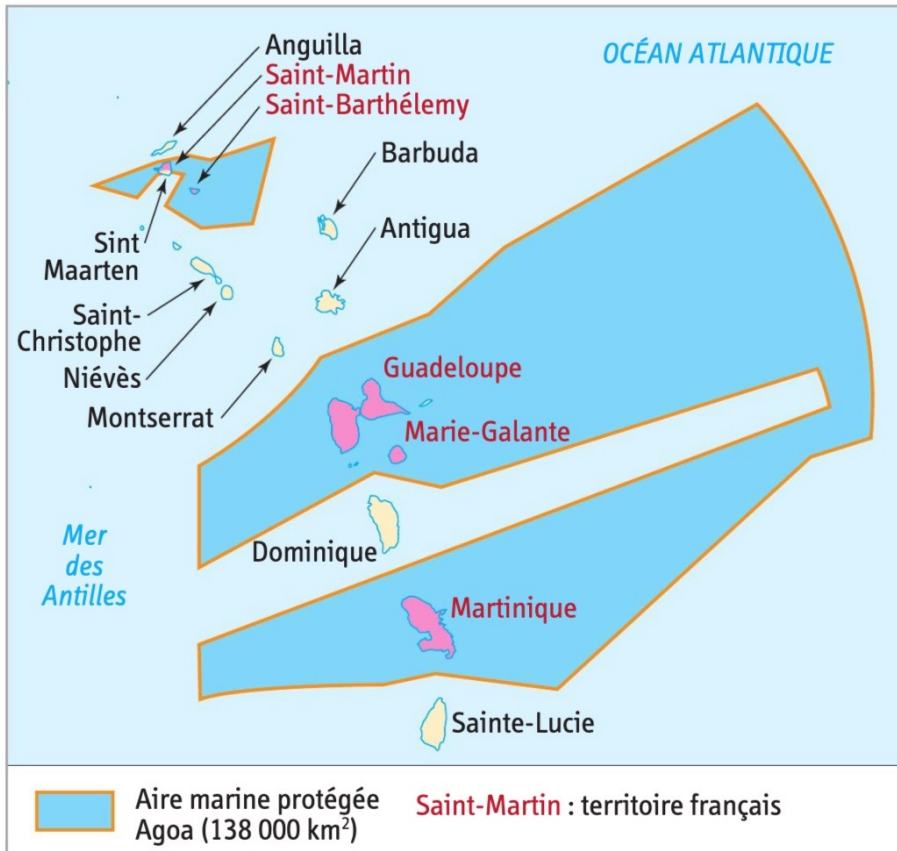
1 Les territoires français en mer des Caraïbes



5 Les ports français en mer des Caraïbes

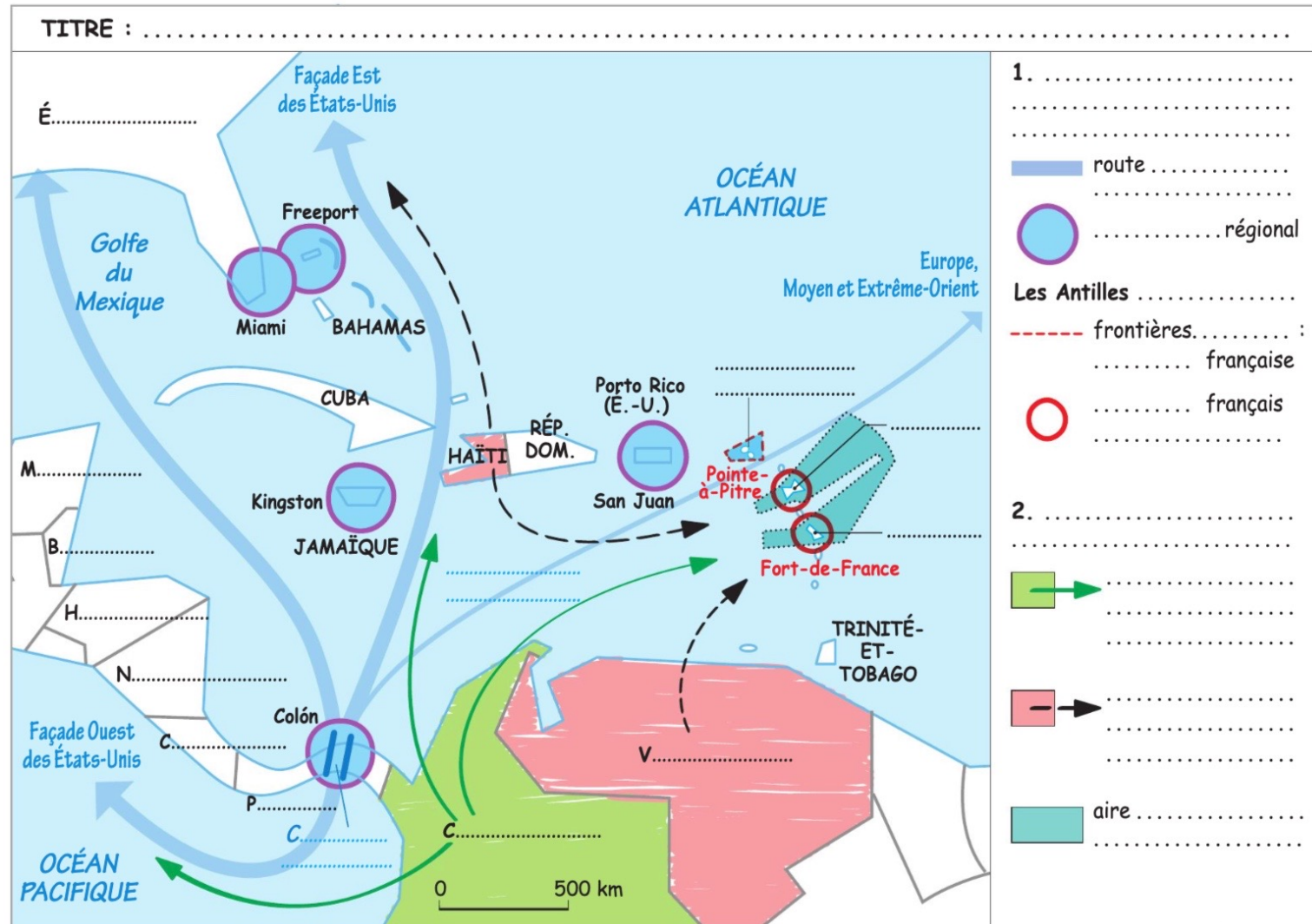
Etude de cas : Antilles françaises

B) Quels sont les enjeux de la présence française aux Antilles ?

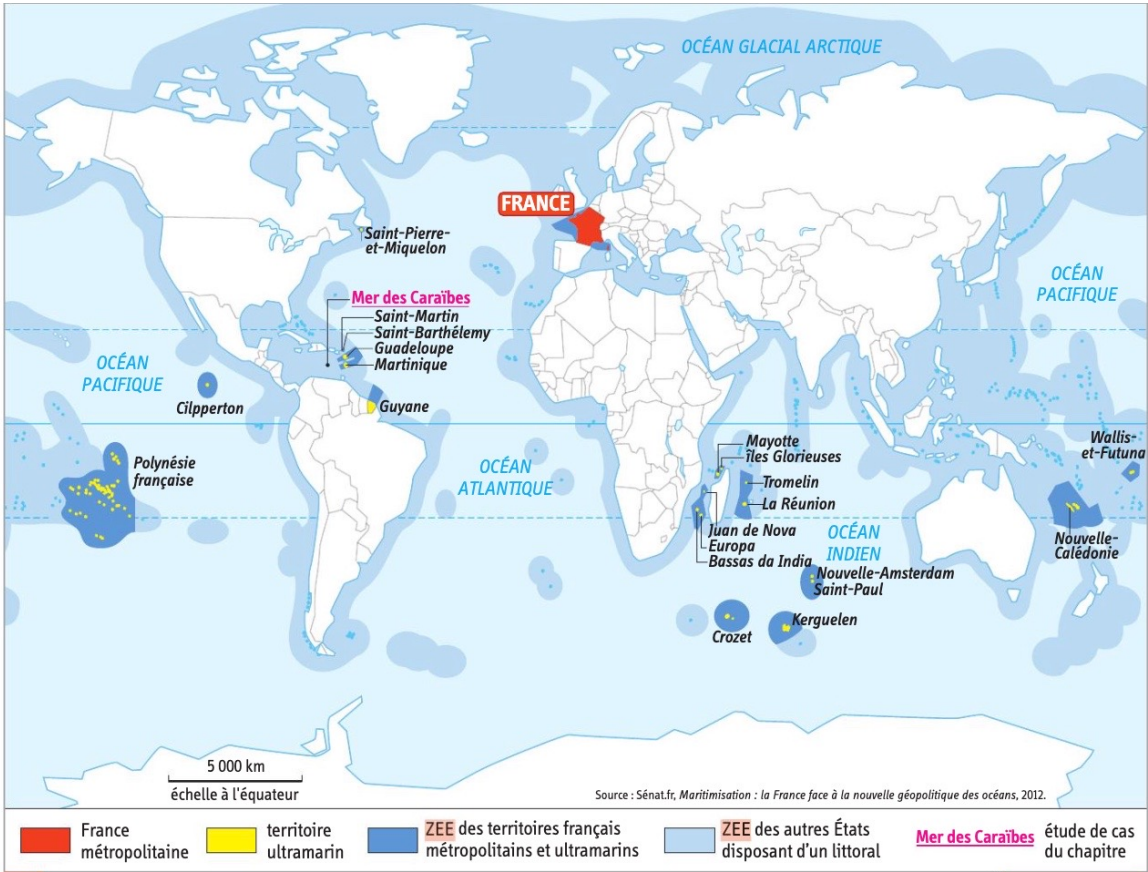


1 Le sanctuaire marin Agoa

Créé en 2010, le sanctuaire Agoa a été reconnu comme aire spécialement protégée d'importance caribéenne en 2012. Ce nouveau statut permet à la France d'affirmer un rôle moteur dans la protection des mammifères marins et de leurs habitats.



I. La puissance maritime de la France



1 Le deuxième domaine maritime du monde

Carte 1

- 1) Dans quels mers et océans du globe s'étend le domaine maritime de la France ?
- 2) Quelle est la part de la France métropolitaine dans ce domaine maritime ?
- 3) À quels territoires la France doit-elle un tel domaine maritime ? Pourquoi la France dispose-t-elle de territoires ultramarins ? Répondez à cette question en vous appuyant sur vos connaissances.
- 4) Quels avantages présente la possession d'un tel domaine maritime pour la France ?



2 Les ports français en Europe

Carte 2

- 5) Quels sont les deux plus grands ports français ? Quel est leur rang en Europe ?
- 6) Sachant que Rotterdam, premier port européen pour le tonnage en 2017, occupe le 10^e rang mondial, comment qualifier la place des ports français dans le monde ?
- 7) Comparez les ports français aux autres ports européens en remplissant le tableau ci-contre.

I. La puissance maritime de la France

Dans quelle mesure peut-on dire que la France est une puissance maritime ?

→ Exemple : Le Havre

A) Les fondements de la puissance maritime française

Avec 7000km de littoral (outre-mer compris), la France est riche d'une tradition maritime ancienne. La pêche et le commerce maritime sont des activités ancestrales. La Marine nationale est l'héritière de la Marine royale, créée en 1626.

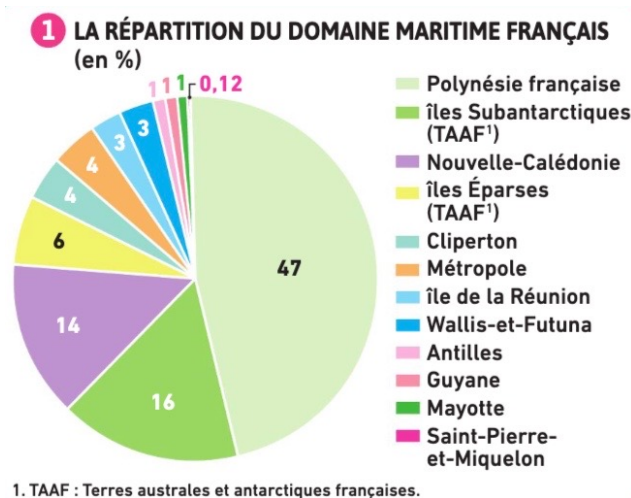
Aujourd'hui, l'économie maritime est stratégique pour l'économie du pays, son approvisionnement et son indépendance énergétique. Elle occupe une place importante dans les régions littorales, riches de plus de 500 ports de commerce, de pêche et de plaisance. Ses performances témoignent de sa modernité. Les plus grands ports, comme Marseille, Le Havre ou Dunkerque, disposent d'un outil portuaire moderne, adapté aux évolutions du transport maritime, notamment la conteneurisation. La construction navale s'est spécialisée dans les navires de croisière, de défense et de plaisance, secteurs exportateurs alliant haute technologie et forte valeur ajoutée. La Marine nationale peut intervenir dans toutes les mers du globe.

La France est riche du 2^e domaine maritime (ZEE) du monde, après les États-Unis. Couvrant 10,8 millions de km, il repose à 96% sur l'outre-mer et sa grande dispersion permet à la France d'accéder à tous les océans. Elle peut ainsi participer à de nombreuses instances régionales en qualité d'État riverain.

B) Une puissance maritime secondaire

Puissance d'abord continentale, la France n'a historiquement jamais perçu la mer comme un des fondements majeurs de sa puissance, contrairement au Royaume-Uni traditionnellement « tourné vers le grand large ». De fait, la Marine française n'est que la 7^e du monde, très loin des marines états-unienne et chinoise. D'après l'Iframer, l'économie maritime reste marginale : elle ne représente que 1,5% du PIB français.

Les ports français sont secondaires en Europe, et plus encore dans le monde. Premier port français pour les conteneurs, Le Havre n'est qu'à la 12^e place en Europe, à la 56^e dans le monde. Ces ports souffrent de la relative faiblesse de leur hinterland, essentiellement français, de leur localisation souvent périphérique par rapport aux routes maritimes majeures et à la mégalopole européenne, et enfin de la concurrence d'autres ports européens plus compétitifs.

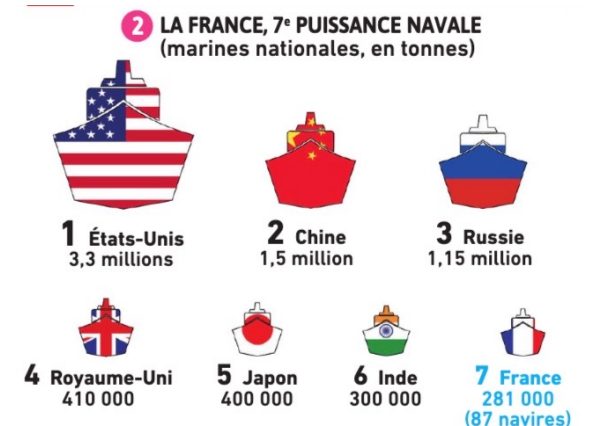


C) Une puissance maritime fragile

Le domaine maritime français fait l'objet de revendications croissantes des pays voisins : Maurice revendique l'île Tromelin, Madagascar conteste la souveraineté de la France sur les îles éparses. Ces revendications s'appuient sur un contexte global de ruée vers les ressources marines, mais aussi sur les spécificités de ce domaine maritime, héritage contesté de la colonisation, et finalement peu exploité par la France.

Le domaine maritime français est également menacé de régression en cas d'accès à l'indépendance des possessions d'outre-mer. Si la Nouvelle-Calédonie devenait indépendante, la France perdrait 14% de son domaine maritime.

La pêche française souffre d'un accès aux ressources halieutiques plus difficile, dans un contexte de raréfaction de la ressource et de compétition exacerbée. Elle se heurte à la pêche illégale dans les eaux de La Réunion, ou encore à la limitation de l'accès aux eaux britanniques suite au Brexit.



I. La puissance maritime de la France

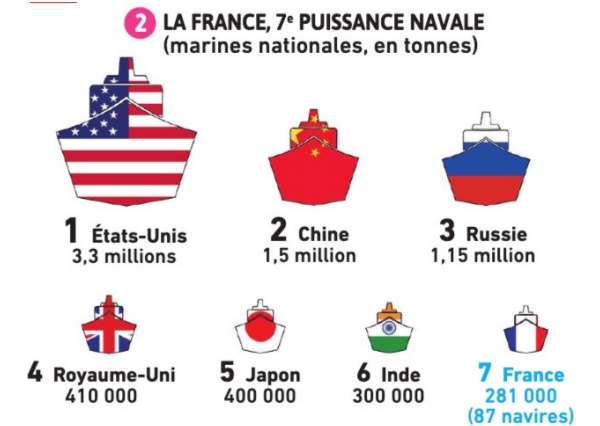
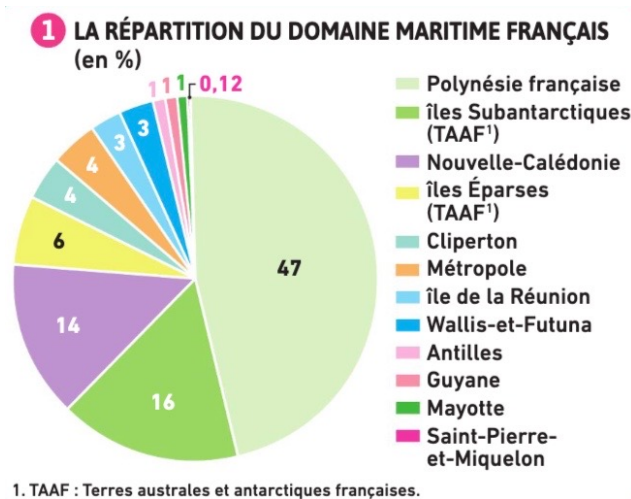
Dans quelle mesure peut-on dire que la France est une puissance maritime ?

→ Exemple : Le Havre

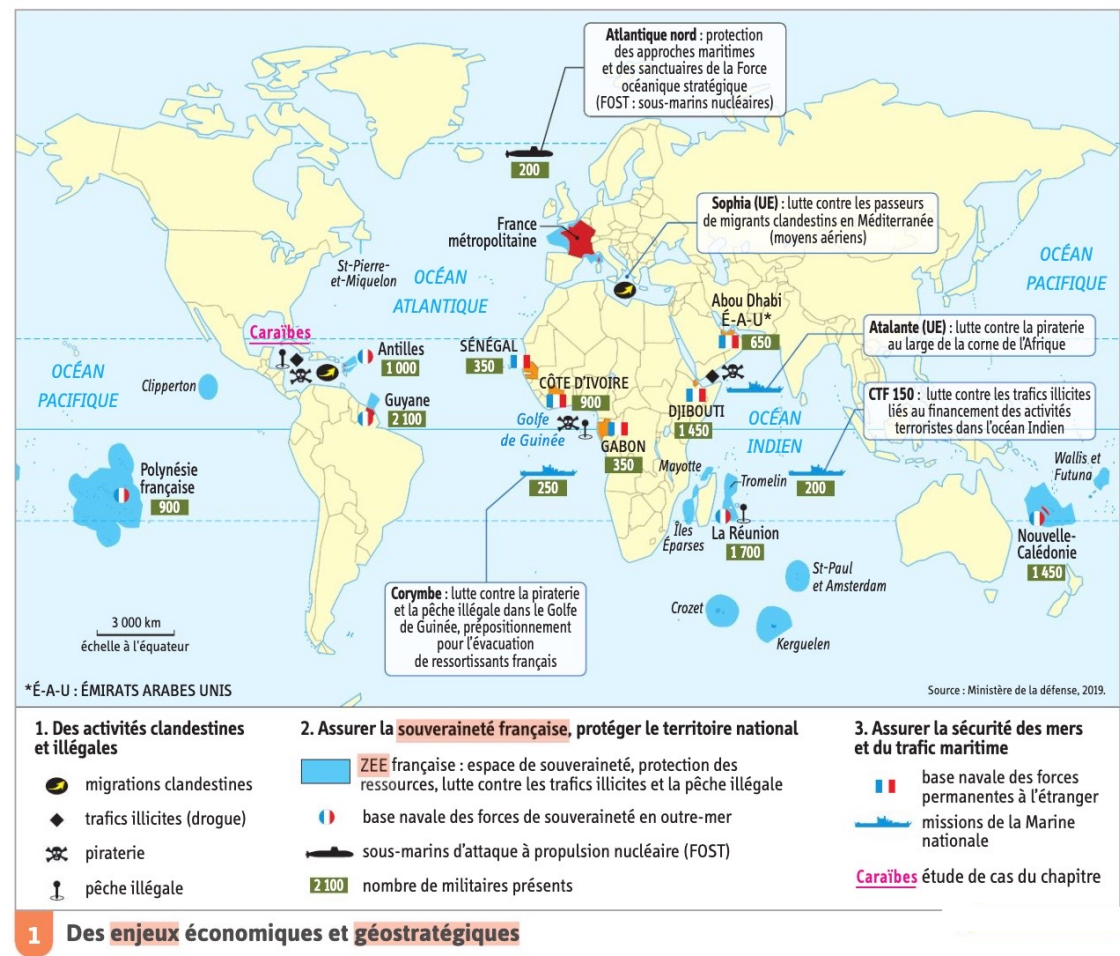
A) Les fondements de la puissance maritime française

B) Une puissance maritime secondaire

C) Une puissance maritime fragile



II. Les enjeux de la présence française dans les mers et océans



Carte 1

- 1) En quoi la France est-elle concernée par les activités illégales existant dans certaines mers du globe ? Pourquoi peut-on parler d'enjeux économiques ? d'enjeux géostratégiques ?
- 2) Quelles sont les responsabilités qui incombent à la France du fait de l'importance de son domaine maritime (ZEE) ?
- 3) Montrez que la localisation des bases navales françaises est stratégique. Quels sont les objectifs des missions auxquelles participent les forces militaires françaises ?



Carte 2

- 1) Montrez qu'une part importante de la ZEE française bénéficie d'une protection environnementale.
- 2) Quelles sont les parties du domaine maritime français qui sont particulièrement protégées ? Celles qui le sont moins ? Comment l'expliquez-vous ?

II. Les enjeux de la présence française dans les mers et océans

Pourquoi la présence française dans les mers et océans est-elle importante ?

→ Exemple : L'océan indien

A) Des enjeux économiques

La santé de l'économie française repose sur le bon fonctionnement de l'économie maritime. Près de 75% du commerce extérieur du pays emprunte la voie maritime. Les ports occupent une place centrale dans la **sécurité d'approvisionnement** énergétique du pays. Tout blocage des ports entraîne des pénuries, ce qui reflète la dépendance économique du pays à l'égard du commerce maritime.

L'accès aux ressources de la mer est nécessaire à l'économie et à la population. Les ressources halieutiques contribuent à la sécurité alimentaire : chaque Français consomme 35kg de produits de la mer par an. La ZEE française permet d'accéder aux ressources minérales marines, abondantes sur les fonds marins de la Polynésie française, de Clipperton ou des îles éparses. Un accès accru à ces ressources a été rendu possible par l'extension de la ZEE au plateau continental en 2015.

La sécurité et l'indépendance énergétiques pourraient être accrues grâce à l'exploitation des ressources énergétiques marines (énergies éolienne offshore, hydrolienne, de la houle et des marées). Enfin, les **biotechnologies bleues** constituent un secteur économique émergent, reposant sur une forte capacité d'innovation : la France est en bonne position aux côtés des États-Unis, de l'Australie, du Japon et du Canada.

B) Des enjeux géostratégiques

Les enjeux économiques déterminent en partie les enjeux géostratégiques. La France s'appuie sur sa puissance navale, sur ses bases navales ultramarines ou non, pour sécuriser ses approvisionnements et lutter contre les entraves à la libre circulation. Cela justifie sa participation à des opérations maritimes communautaires ou internationales visant à lutter contre la piraterie et le terrorisme à proximité des routes maritimes majeures.

La lutte contre la pêche illégale permet de protéger l'accès des pêcheurs français aux ressources de la ZEE, comme au large de la Réunion.

La puissance navale de la France et le maintien de la souveraineté française sur son domaine maritime constituent des enjeux de puissance majeurs. Les droits que lui confère sa ZEE sont les fondements de sa lutte contre les trafics illicites de drogue ou les migrations clandestines. La France souhaite préserver l'intégrité de son domaine maritime face aux revendications des pays voisins (Madagascar, Maurice).

2 DES ESPACES FRANÇAIS À PROTÉGER

10% des récifs coralliens dans la ZEE française



20% des atolls de la planète



Près de 10% de la diversité mondiale des espèces marines est présente en outre-mer

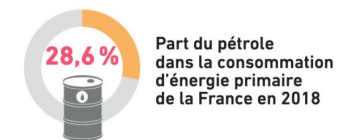


C) Des enjeux environnementaux

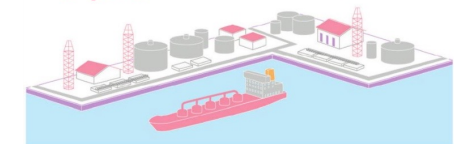
La possession du 2e domaine maritime du monde confère des droits mais aussi des responsabilités en matière de **préservation des écosystèmes marins**, menacés par la pollution et les activités humaines. La protection du milieu marin est au cœur de la politique des **aires marines protégées**. La réglementation, les dispositifs de prévention et de surveillance, les interventions navales contribuent à la lutte contre la pollution et la surpêche.

L'exploitation des ressources marines est nécessaire au **développement durable**. La promotion des énergies marines permettra au pays de respecter ses engagements en vue d'atteindre 40% d'énergies renouvelables à l'horizon 2030. Celle des biotechnologies bleues contribuera à un développement plus durable, grâce à des bases industrielles reposant sur des ressources renouvelables.

3 L'APPROVISIONNEMENT EN PÉTROLE PAR LES PORTS



17 ports concernés par le trafic pétrolier



II. Les enjeux de la présence française dans les mers et océans

Pourquoi la présence française dans les mers et océans est-elle importante ?

→ Exemple : L'océan indien

A) Des enjeux économiques

B) Des enjeux géostratégiques

C) Des enjeux environnementaux

2 DES ESPACES FRANÇAIS À PROTÉGER

10 % des récifs coralliens
dans la ZEE française



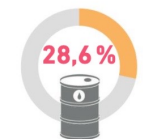
20 % des atolls
de la planète



Près de **10 %** de la diversité mondiale
des espèces marines
est présente en outre-mer

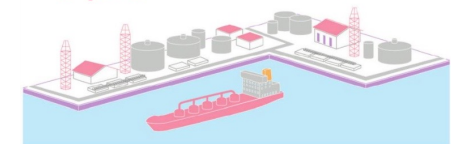


3 L'APPROVISIONNEMENT EN PÉTROLE PAR LES PORTS



Part du pétrole
dans la consommation
d'énergie primaire
de la France en 2018

17 ports concernés par le trafic pétrolier



Marseille



+ Le Havre



= **70 %**
des arrivées
de pétrole brut
en métropole