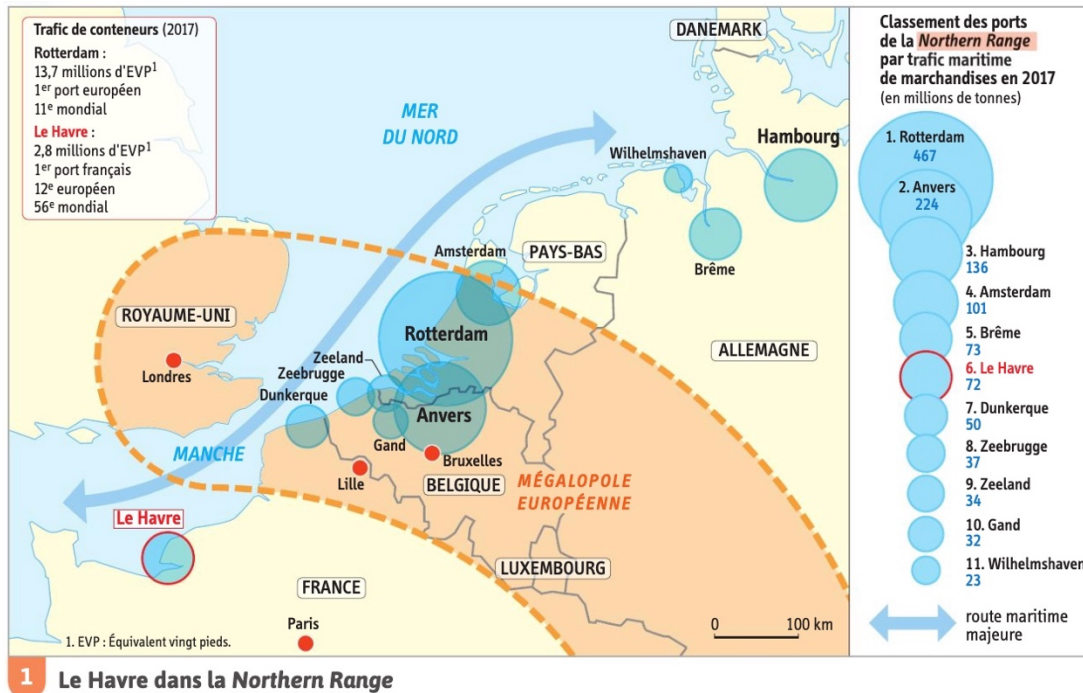


I. La puissance maritime de la France



2 Un outil portuaire moderne et performant

« Pour gérer des flux de plus en plus importants, Le Havre s'est doté d'outils numériques sophistiqués reliant les différents acteurs du port (armateurs, gestionnaires, douanes et autorités portuaires et sanitaires). C'est ce que les experts appellent un "smart port" (port intelligent).

"Le développement des ports n'est plus, comme autrefois, tourné vers la mer, mais vers la conquête de l'intérieur des terres", insiste un chercheur de l'université Paris I Panthéon Sorbonne. Sur ce point, Le Havre a mis en service en 2015 un **terminal multimodal** à proximité [des autoroutes A29/A13 et] du Pont de Normandie. Conçu pour accueillir 250 000 conteneurs par an, il dispose d'une cour ferroviaire de dix voies, d'un quai [fluvial] de 400 m de long. D'un point de vue environnemental, il permettrait d'économiser 500 000 tonnes de CO₂ par an.

Le Havre compte poursuivre ses efforts. Parmi les projets : le prolongement de Port 2000, terminal à conteneurs mis en service en 2006. Le port du Havre et, pour partie, celui de Rouen peuvent mieux tirer profit de la zone de chalandise¹ francilienne. C'est l'un des objectifs de Haropa, qui réunit les ports du Havre, de Rouen et de Paris en un complexe portuaire de rang international. »

D'après C. Maligorne, « Avec leur port 2.0, Le Havre et Marseille rêvent d'égaliser les géants du nord », *lefigaro.fr*, 15 août 2018.
Chiffres actualisés : www.haropaports.com, janvier 2019.

1 Zone géographique d'influence, d'où provient la majorité de la clientèle d'un point de vente. Pour un port, synonyme d'hinterland.

4 Multimodalité et concurrence des ports

« La présence d'infrastructures multimodales est déterminante pour capter le trafic. Les grands armateurs investissent de plus en plus le transport fluvial afin de maîtriser toute la chaîne logistique. Or, le principal problème du port du Havre est qu'il n'est quasiment pas relié à la Seine et donc pas accessible aux modes de transport fluviaux. [Dans ce contexte,] les ports de la vallée de Seine s'inquiètent de la construction du Canal Seine-Nord reliant le bassin de la Seine avec celui de l'Escaut, qui pourrait participer au siphonnage des conteneurs par les ports de la *Northern Range*.

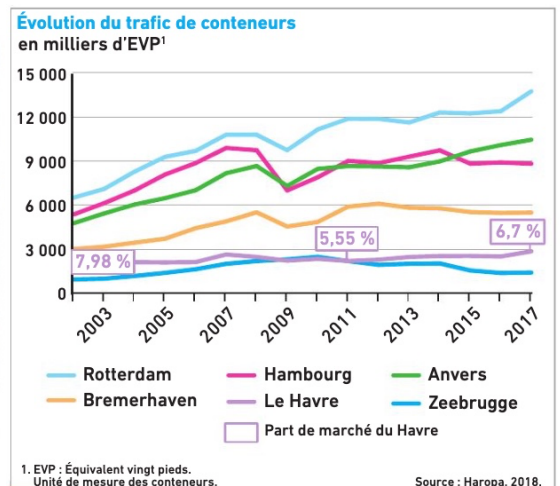
Par ailleurs, le transport ferroviaire qui fait la force des ports d'Anvers, d'Amsterdam et de Hambourg n'est pas privilégié : sa part modale à partir du Havre est de 4 % contre 86 % pour la route. Le Havre pourrait alimenter le centre de l'Europe, à la condition de disposer d'une desserte ferroviaire et fluviale suffisante. »

D'après « Le Havre dans la concurrence portuaire européenne et mondiale », *theconversation.com*, 20 février 2017.



3 Une accessibilité optimale

En mai 2017, Le Havre a accueilli le plus grand porte-conteneurs du monde (21 000 EVP, 400 m de long, 60 m de large, à droite sur la photo) grâce à ses remarquables **qualités nautiques**.



5 Le trafic des ports de la Northern Range

Questions

- 1) Doc. 1, 2 et 3 Quels sont les atouts géographiques et techniques du port du Havre ? Pourquoi sa localisation sur la Northern Range est-elle un atout important ?

- 2) Doc. 3 Décrivez la photo. Pourquoi illustre-t-elle les qualités nautiques du port du Havre ?

- 3) Doc. 5 Comment évolue le trafic de conteneurs au Havre ? Comparez avec les autres ports.

- 4) Doc. 4 Quels sont les handicaps techniques du port du Havre par rapport aux autres ports de la Northern Range ? Quelles en sont les conséquences géographiques ?

- 5) Doc. 4 et 5 En vous appuyant sur la définition d'une façade maritime, montrez que la localisation du Havre sur la Northern Range constitue aussi un handicap pour ce port.

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'Ifremer, 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.

Vocabulaire

Accessibilité : plus ou moins grande facilité avec laquelle un lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux.

Façade maritime : bande littorale caractérisée par la présence de nombreux ports importants.

Northern Range : façade maritime du Nord-Ouest de l'Europe

Qualités nautiques : pour un port, aptitude à accueillir des navires.

Terminal multimodal : équipement portuaire permettant la réception et l'expédition de marchandises et le changement de mode de transport (multimodalité).

Économie maritime : ensemble des secteurs économiques travaillant en relation avec la mer.

Hinterland : région desservie par un port.

Mégalopole européenne (ou dorsale européenne) : chapelet d'agglomérations urbaines courant de la plaine du Pô (Italie) au bassin de Londres (Royaume-Uni) constituant l'axe structurant majeur de l'Europe, d'un point de vue démographique et économique.