

I. La puissance maritime de la France

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

a) Les fondements de la puissance maritime française

Avec 7 000 km 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.

VOCABULAIRE

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

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.

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 mégapole 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.