

Leçon 2 : La France : une puissance maritime ?

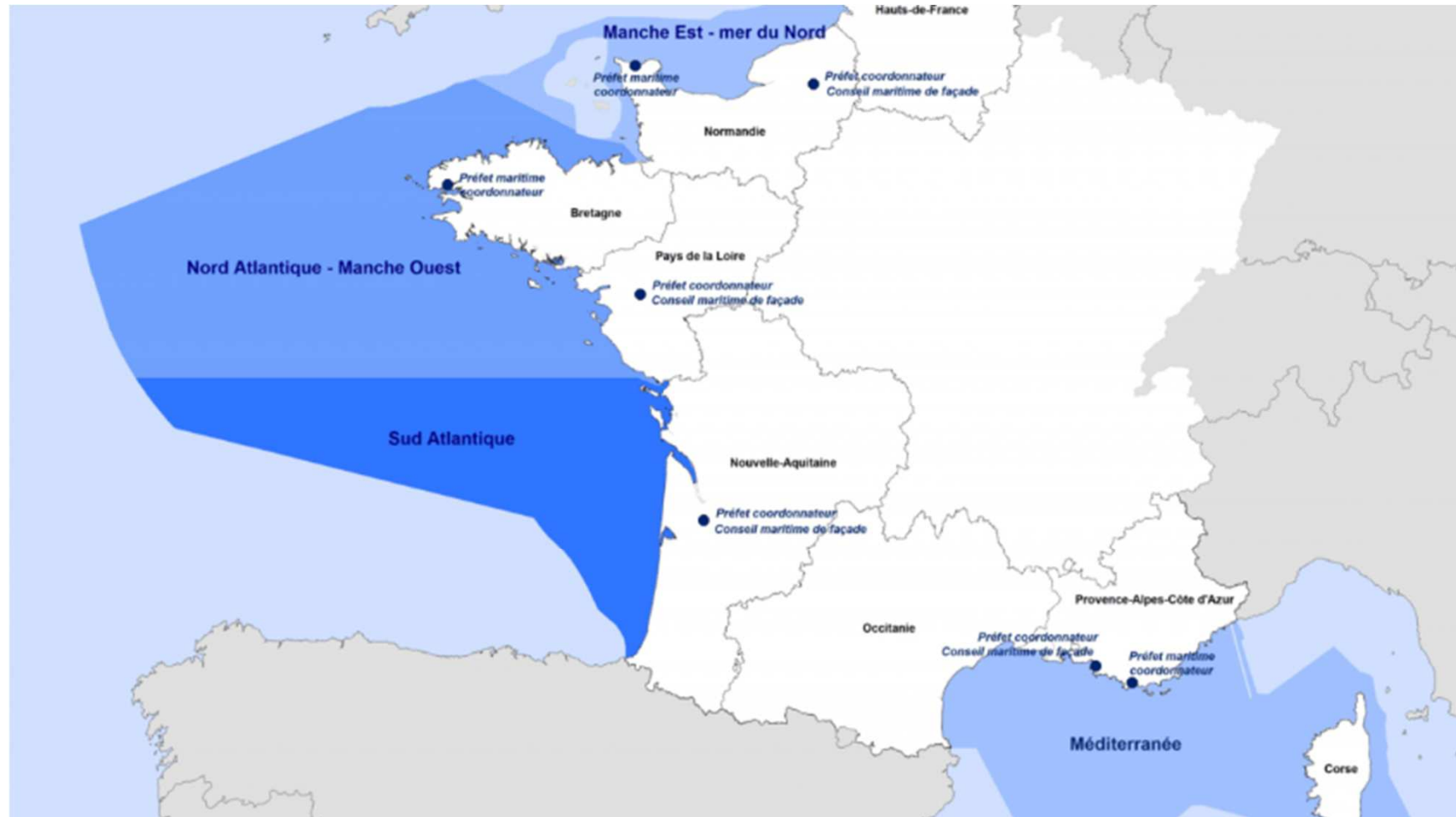
Introduction : La puissance maritime peut être définie comme la maîtrise de la mer et une capacité à faire prévaloir ses vues sur les mers et les océans. Elle se caractérise par un certain nombre de facteurs parmi lesquels les flottes militaires et de commerce, l'importance de la mer dans l'économie ou la capacité à protéger ses ressources maritimes.

Comment la France cherche-t-elle à s'affirmer comme puissance maritime ?

I - La dimension spatiale et économique de la puissance maritime française

A – Les façades maritimes françaises, la ZEE et leurs ressources

Les 4 façades maritimes métropolitaines françaises



La façade Manche Est-mer du Nord



Zone exiguë et ventée, aux forts courants et aux fonds peu profonds, la façade accueille le quart du commerce mondial et les deux tiers du trafic portuaire français, dont 60 % du trafic passagers national au titre du transmanche, notamment grâce à l'attractivité de ses trois grands ports maritimes : Dunkerque, Le Havre et Rouen. Elle présente la plus forte concentration de navires de pêche français et européens et constitue le second bassin conchylicole européen. Cette façade abrite plus de la moitié des projets identifiés d'énergies marines renouvelables en France. 30 % de sa zone maritime est couverte par des aires marines protégées comptant plusieurs sites emblématiques comme les deux caps, la baie de Somme, les plages du débarquement ou la baie du Mont-Saint-Michel. Elle fournit près de 20 % de la production nationale de granulats marins. Enfin, la façade est le lieu d'activités militaires en mer, de bases navales et aéronavales ainsi que de plusieurs sites industriels de défense.

Plus que tout autre façade, Manche Est – mer du Nord insère son activité et ses coopérations dans une vision internationale, bouleversée en profondeur par la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne (Brexit).

La Façade Nord Atlantique - Manche Ouest



Le caractère maritime structure fortement l'identité des six départements littoraux de Bretagne et Pays de la Loire, dotés d'un littoral marin découvrant largement à marée basse et de côtes très découpées. Une voie maritime majeure se trouve à la pointe de la Bretagne sur la route des grands ports maritimes de l'Europe du Nord, qui concentre un trafic avec des hydrocarbures ou divers produits chimiques dans des conditions météorologiques souvent difficiles en saison hivernale. Pêche et aquaculture professionnelles sont très présentes sur la façade, elles sont en évolution et en compétition avec des filières émergentes à fort potentiel (énergies marines renouvelables et biotechnologies) pour l'accès à l'espace et aux ressources maritimes et littorales. La façade se caractérise également par un réseau de ports militaires, de commerce, de pêche et de plaisance avec à sa tête le grand port maritime de Nantes-St-Nazaire, premier port de l'Atlantique, ainsi que des activités militaires en mer, des bases navales et aéronavales ainsi que plusieurs sites industriels de défense.

La Façade Sud-Atlantique



La façade Sud-Atlantique s'étend du Nord au Sud sur plus de 720 km de linéaire côtier. Cela représente 14 % de l'ensemble du linéaire côtier métropolitain. Elle s'étire au Nord de la commune de Charron en Charente-Maritime, dans la baie de l'Aiguillon jusqu'à la commune d'Hendaye au Sud, dans les Pyrénées-Atlantiques. Elle comprend les quatre départements littoraux de la région Nouvelle-Aquitaine, soit respectivement la Charente-Maritime, la Gironde, les Landes et les Pyrénées-Atlantiques. Le littoral de la façade concentre 550 000 habitants, répartis sur les 140 communes littorales. Parmi celles-ci, 40 bordent un estuaire (Charente, Seudre, Gironde ou Adour) ou un étang rétro-littoral. Les eaux maritimes de la façade font partie intégrante de la sous-région marine « Golfe de Gascogne » et couvrent un peu moins d'un quart de l'ensemble des eaux métropolitaines, soit 90.000 km² dans les limites de la zone économique exclusive (ZEE)...L'économie maritime en Nouvelle-Aquitaine constitue une spécificité notable de l'économie régionale et génère plus de 49 000 emplois, soit 2,1 % de l'emploi régional (Source INSEE 2015 – direction régionale d'Aquitaine). Dans la région Nouvelle-Aquitaine, le tourisme littoral représente plus de 60 % des emplois maritimes. Le domaine des produits de la mer est le deuxième employeur, avec 9000 emplois. La filière de la construction et réparation de navires est bien représentée avec 3900 emplois. Le domaine du transport maritime et fluvial représente moins de 5 % de l'emploi maritime régional équivalent à celui de l'intervention publique, qui totalise 2300 emplois, particulièrement représentés dans les activités de défense.

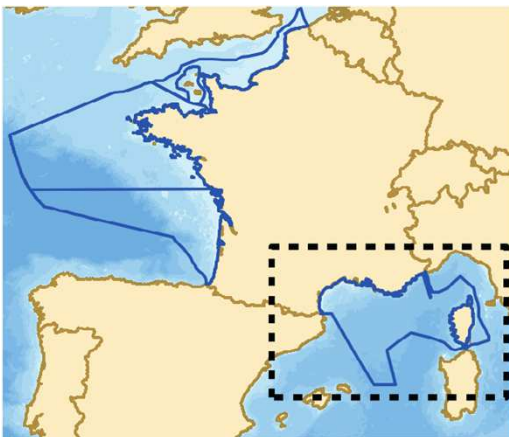
La façade Méditerranée

La Méditerranée représente un support d'activités économiques d'une concentration sans égale au niveau mondial : 150 millions d'habitants dans les régions riveraines (200 millions à l'horizon 2020), 25 % du transport fret maritime international, 30 % du trafic pétrolier mondial, 31 % du tourisme international (DIRM Méditerranée, 2013). En matière de vivacité de son économie, la Méditerranée française bénéficie de ce contexte général et concentre dans les communes littorales de la façade près de la moitié des actifs des trois régions méditerranéennes et plus du tiers des emplois maritimes nationaux. Les emplois de service sont importants sur la façade à l'inverse des emplois industriels et primaires qui sont moins nombreux en Méditerranée qu'ailleurs sur le littoral. La sphère d'économie présentielle est également très importante. La répartition des emplois maritimes entre activités y est plus déséquilibrée qu'au niveau national car les emplois touristiques représentent plus des deux tiers des emplois maritimes de la façade. Les trois principaux secteurs de l'économie maritime, hors tourisme, à savoir la pêche et l'aquaculture et leurs filières aval, la construction et la réparation navales, dont le nautisme, et les activités portuaires et de transport sont représentatifs sur la façade. L'économie maritime génère près de 162 500 emplois sur la façade Avec 120 000 emplois maritimes sur les 409 000 que compte la France métropolitaine, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première région maritime française et concentre 8 emplois maritimes sur 10 sur la façade.

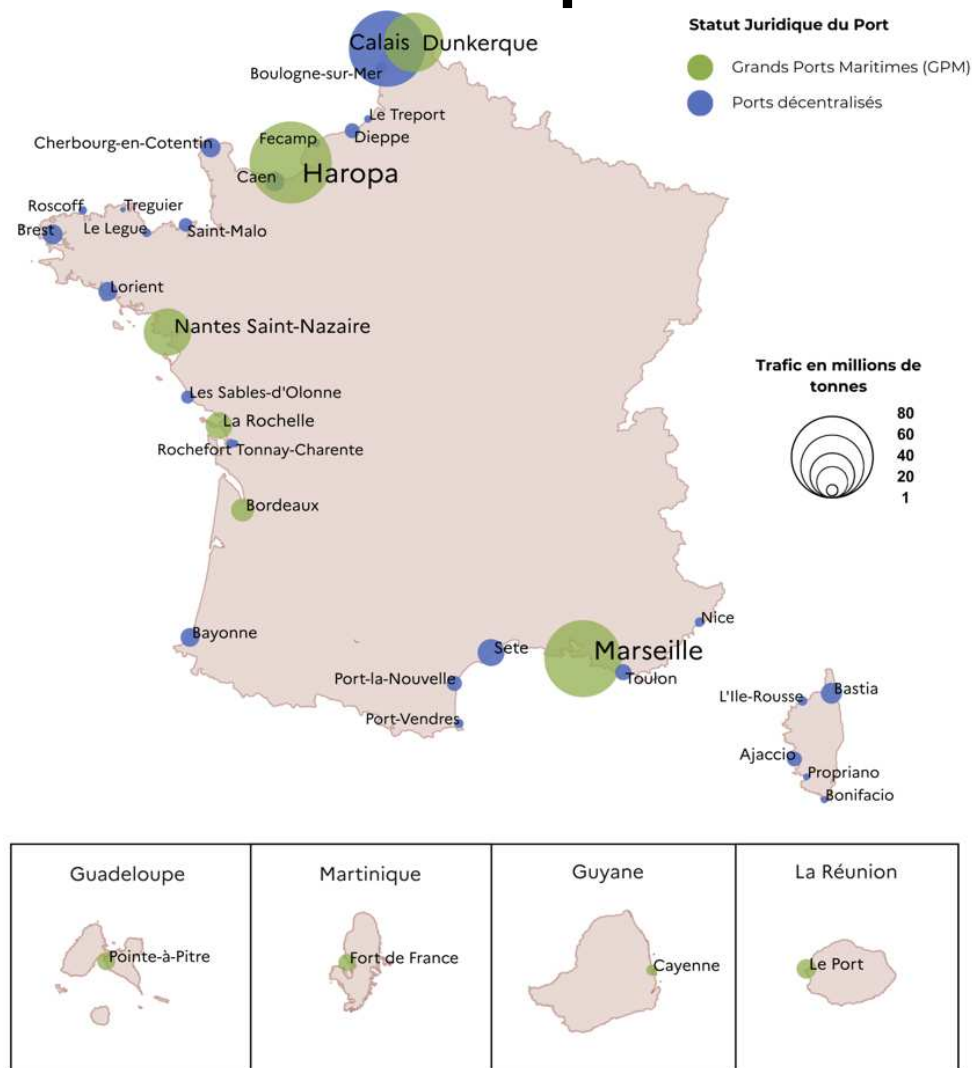
Le tourisme littoral est le 1er employeur de l'économie maritime de la façade, représentant 72,5 % du total des emplois de la façade

Le transport maritime et fluvial, la construction et la réparation navales représentent l'essentiel des emplois maritimes, hors tourisme et défense

Hors secteur du tourisme, Marseille concentre environ 40 % de l'emploi maritime total de la façade.

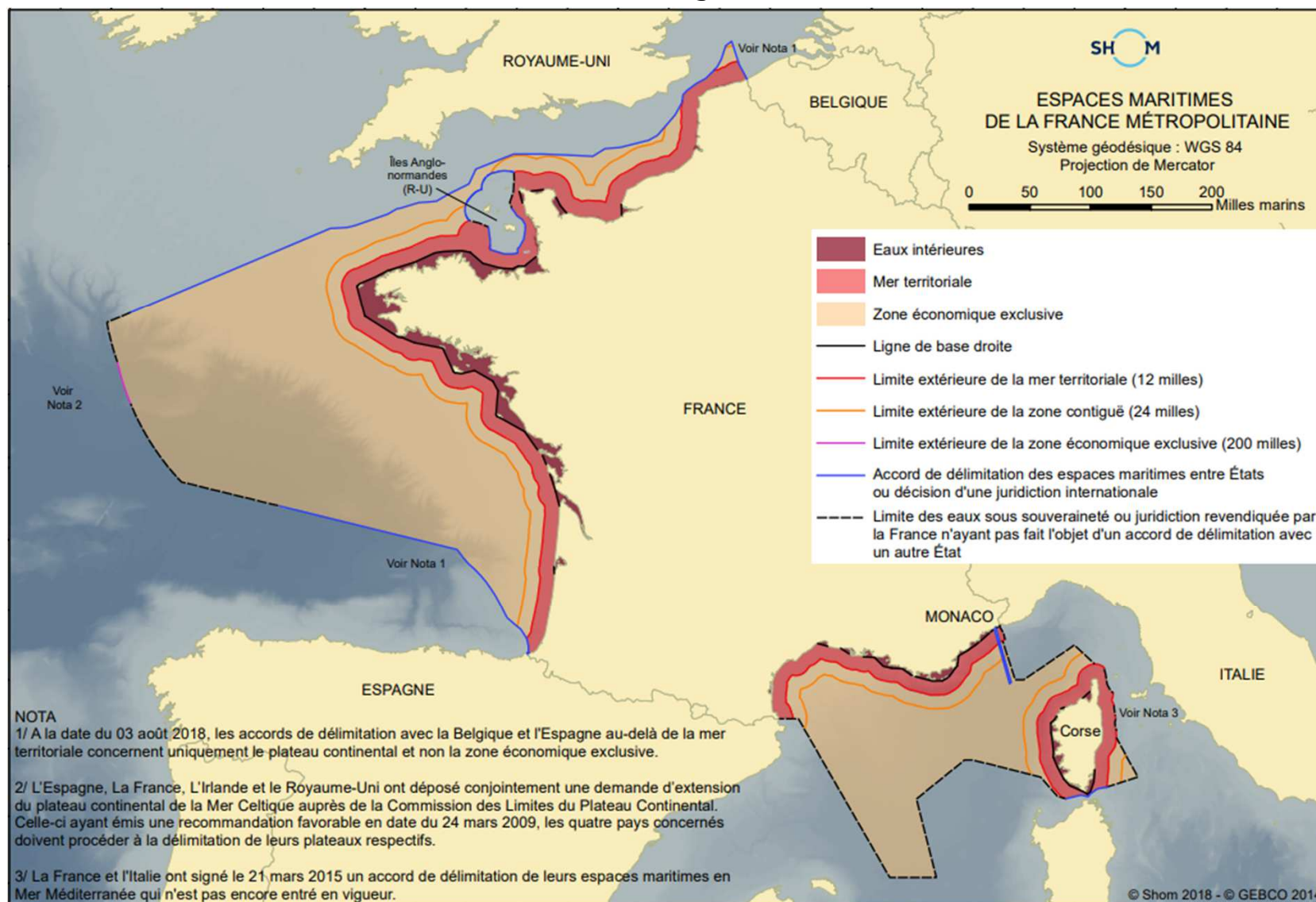


Les ports de commerce français



Les ports constituent des portes d'échanges pour le commerce international. Ils sont le reflet de l'activité et de la consommation d'un territoire. Les hydrocarbures ayant une place importante dans la consommation et l'industrie française, les ports permettent l'approvisionnement énergétique du pays : les hydrocarbures représentent une part importante des trafics réalisés dans les principaux ports français. A Marseille notamment, 1^{er} port d'hydrocarbures en France et 3^{ème} en Europe, cette activité représente environ 60 % du trafic total. Principale vitrine de la mondialisation, les conteneurs représentent aujourd'hui environ 12 % du trafic des ports français, un secteur porté par la consommation mais aussi, à l'export, par la production française. Le port du Havre est le 1^{er} port français en termes de trafics conteneurs et les ports ultra-marins valorisent leur positionnement pour permettre le développement de hubs de transbordement de conteneurs. Enfin, les ports de Rouen et de La Rochelle sont des acteurs essentiels au soutien de la politique d'export des productions céréalières françaises. Le port de Rouen est ainsi comme le 1^{er} port céréalier de l'Ouest de l'Europe. Le port du Havre pour sa part se positionne comme 1^{ère} porte mondiale pour l'export de vins et spiritueux.

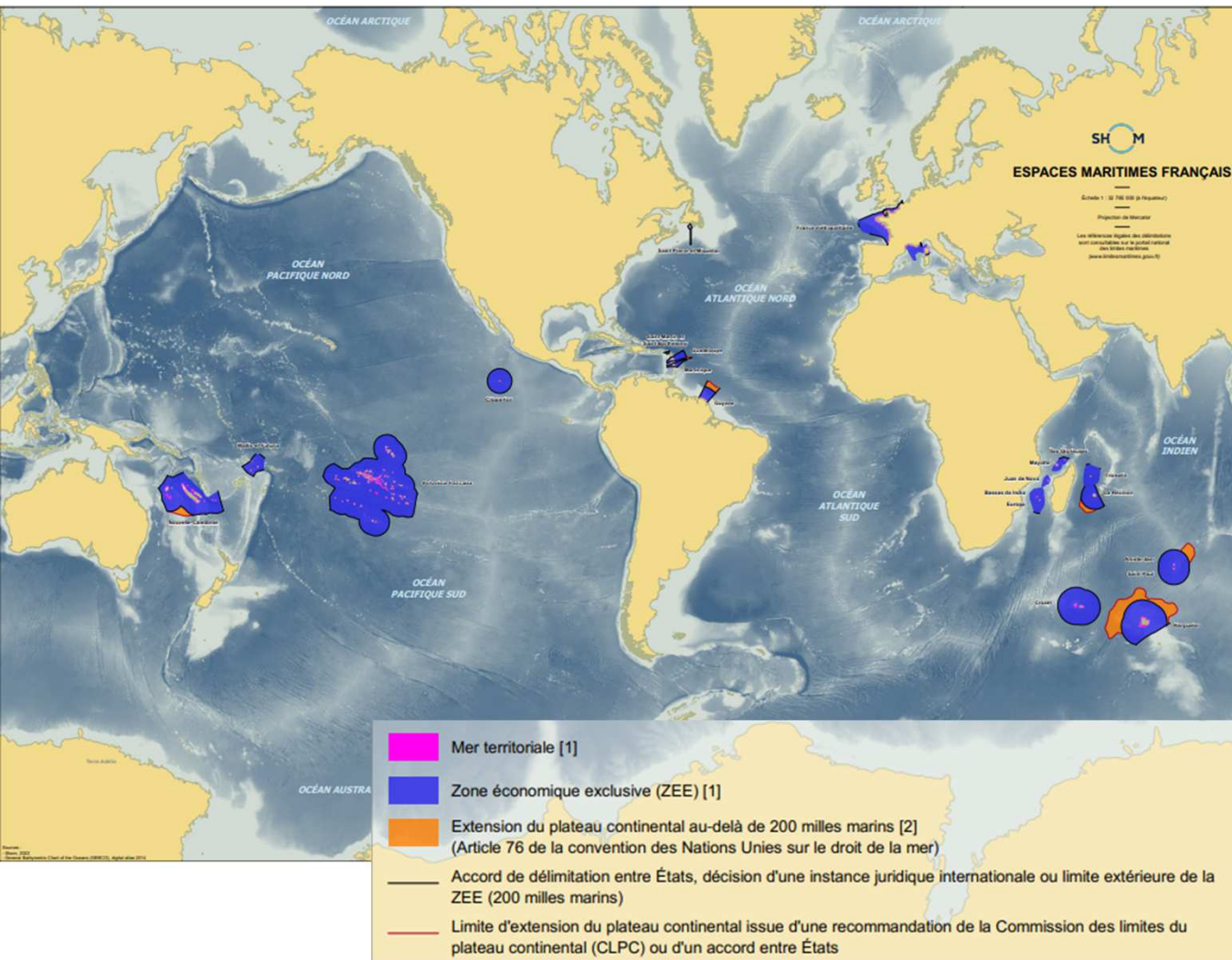
La ZEE française



La ZEE française

Superficies des espaces maritimes de souveraineté et de juridiction de la France		à jour du 26/01/2023
Territoire	Espace maritime	Superficie (km ²)
France métropolitaine	Eaux intérieures	16 750
	Partie continentale	15 478
	Corse	1 272
	Mer territoriale	57 223
	Façade Mer du Nord - Manche - Atlantique	35 773
	Façade Méditerranée	11 055
	Corse	10 395
	Zone économique exclusive	297 123
	Mer du Nord	536
	Manche - Atlantique	210 375
	Méditerranée	86 212
	Total France métropolitaine	371 096
Polynésie française	Eaux intérieures	14 890
	Iles Marquises	211
	Iles de la Société	903
	Iles Tuamotu	13 178
	Iles Australes	173
	Iles Gambier	425
	Mer territoriale	237 526
	Iles Marquises	23 580
	Iles de la Société	29 708
	Iles Tuamotu	164 288
	Iles Australes	14 631
	Iles Gambier	5 319
	Zone économique exclusive	4 541 204
	Total Polynésie française	4 793 620

La ZEE française



Sur les 11 millions de km² du domaine maritime français, le territoire métropolitain n'apporte que 370.000 km². L'essentiel de l'apport vient du Pacifique. La Polynésie apporte 4.5 millions de km² (pour 280.000 habitants), la Nouvelle-Calédonie, 1.4 millions de km², Wallis et Futuna, 270.000 km² et Clipperton, 430.000 km². Vers l'Est, les Antilles sont à 140.000 km², la Guyane est à 200.000 km², tandis que Saint-Pierre-et-Miquelon se contente de 12.000 km². Dans l'océan Indien, notre domaine s'étend sur 2.6 millions de km², dont l'essentiel provient de Saint-Paul Amsterdam, Kerguelen, Crozet (2 millions). Tromelin apporte 280.000 km², Mayotte et les îles Éparses 775.000 km². Notre ZEE est indubitablement ultramarine.

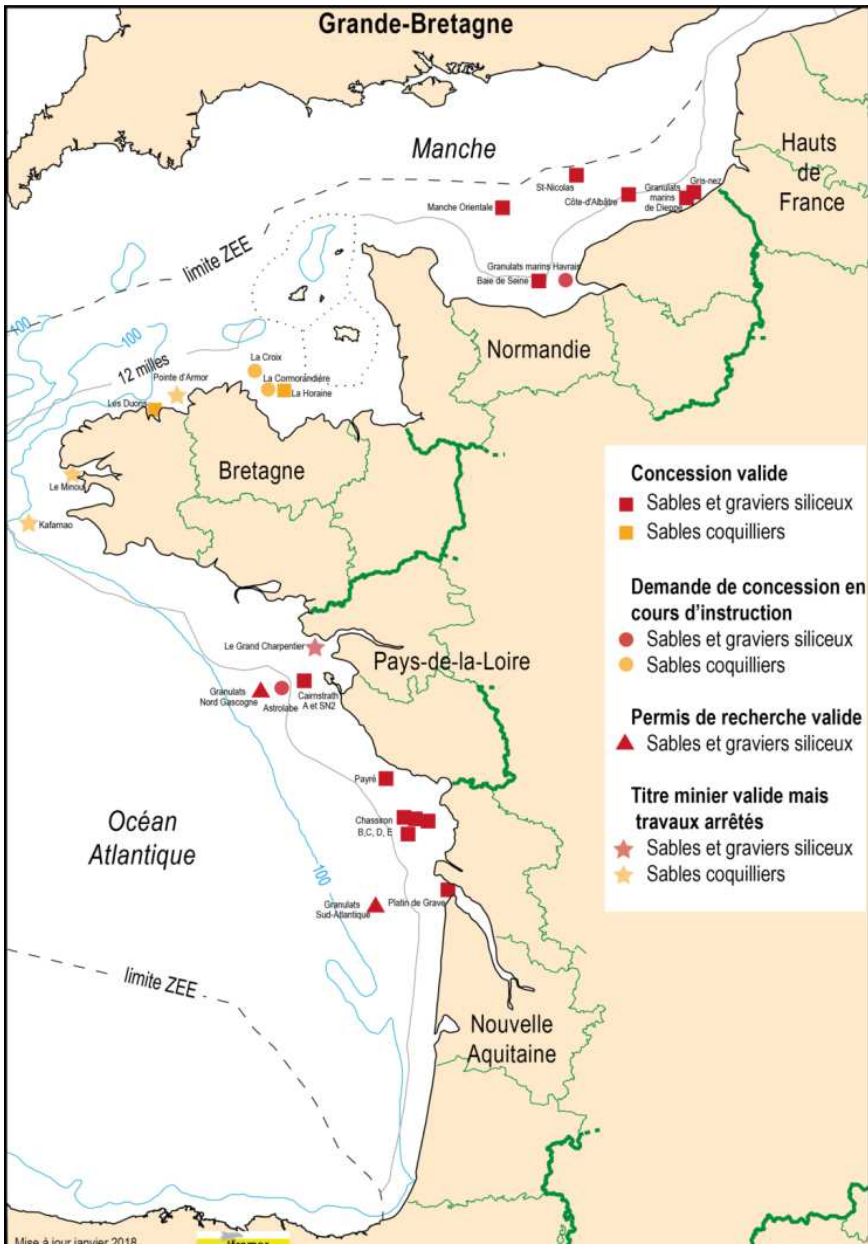
Des ressources

Les ressources en hydrocarbures et en gaz sont dans l'ensemble faibles. Ainsi les forages pétroliers projetés dans la Manche et dans l'Atlantique à la fin des années 1960 et au début des années 1970 n'ont pas tenu leurs promesses...Il existe toutefois des ressources prometteuses, mais dont l'exploitation n'est guère envisageable dans un avenir proche pour des raisons à la fois techniques et financières, dans certains grands fonds marins au large de la Polynésie française (sulfures polymétalliques et encroûtements cobaltifères) et de l'atoll de Clipperton (nodules polymétalliques). Malgré plusieurs études de l'Ifremer, la France ne dispose actuellement que de visions très parcellaires de la richesse de ces fonds marins. Quant aux ressources halieutiques, elles sont abondantes au large des côtes métropolitaines de la Manche et de l'Atlantique, ainsi que dans les espaces maritimes qui relèvent des Terres australes françaises – pêche au thon dans la zone économique exclusive au large des îles Éparses et pêche à la légine australe au large des îles de Kerguelen et de Crozet. Elles sont en revanche faibles en Méditerranée, à l'exception du thon rouge dont les stocks se sont reconstitués. Les stocks de morue au large de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon ont certes disparu au début des années 1990 mais, bien qu'à une échelle beaucoup plus modeste, le concombre de mer a pris le relais. Des milliers de tonnes d'holothuries sont pêchées dans les eaux saint-pierraises, débarquées dans le port de Saint-Pierre et transformées sur place avant d'être expédiées par conteneurs au Canada d'où elles sont exportées vers les marchés asiatiques. L'espèce, surnommée "le caviar de l'archipel", fait la fortune des pêcheurs saint-pierrais, car elle est appréciée pour sa valeur nutritive, ses propriétés médicinales et ses supposées vertus aphrodisiaques. Quant aux espaces maritimes situés dans les Antilles (où la pêche est surtout artisanale) et au large de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie, ils sont relativement pauvres en ressources halieutiques...environ 730 000 tonnes de produits alimentaires sont extraites de la mer chaque année en France (pour une valeur de l'ordre de 2,8 milliards d'euros). La pêche, à elle seule, représente près des deux tiers de la production (486 000 tonnes), le dernier tiers se répartissant de manière très inégale entre la conchyliculture (205 000 tonnes) et la pisciculture (39 000 tonnes). En tonnage, la France est principalement un producteur d'huîtres, de thon, de moules et de merlu.

Des ressources

Les ressources minérales non énergétiques des fonds marins sont peu ou pas exploitées. Difficiles d'accès et méconnues, ces ressources constituent pourtant une future réponse aux besoins croissants en métaux rares et en granulats. La France, qui dispose du deuxième espace maritime mondial, a l'opportunité de valoriser un potentiel géologique important... Grâce à l'étendue et à la configuration de son plateau continental, la France possède de grandes ressources en granulats marins. Aujourd'hui exploitées en Manche et sur la façade Atlantique en complément des granulats terrestres, elles répondent aux besoins des régions littorales et adjacentes. Les sables et graviers de nature siliceuse sont des matériaux complémentaires à ceux extraits à terre pour la construction et principalement pour la réalisation d'ouvrages en béton. Ils sont une ressource de proximité pour l'approvisionnement des zones littorales fortement consommatrices de matériaux pour la construction, et de plus en plus déficitaires en ressources terrestres équivalentes... Les sables calcaires ou coquilliers sont principalement constitués de morceaux de coquillages marins ou d'eau douce. Leur richesse en carbonate de calcium en fait un très bon matériau pour l'amendement des sols.

<https://www.mineralinfo.fr/>



Des ressources

À plusieurs milliers de mètres sous l'eau gisent des nodules polymétalliques. Ce sont de gros galets riches en métaux. Certains industriels s'intéressent à cette ressource potentielle, notamment pour l'approvisionnement en métaux stratégiques (nickel, cuivre...)...Ce sont de gros galets, qui mesurent généralement entre 5 et 10 cm de diamètre. On les appelle aussi nodules de manganèse. Ils sont localisés à la surface du sol des plaines abyssales, entre 4 000 m et 6 000 m de profondeur. Ils se forment par précipitation des métaux dissous dans l'eau de mer, en premier lieu du manganèse et du fer, mais également d'autres métaux tels que le cobalt, le nickel, le cuivre, dans des couches concentriques autour d'un noyau (fragment de roche, dent de requin...). Ces nodules métalliques grandissent de quelques millimètres par dizaine de milliers d'années...Ces nodules sont constitués en majorité de manganèse et de fer. Ils contiennent aussi d'autres éléments comme le silicium ou l'aluminium, mais leur intérêt vient aussi de leur richesse en certains métaux stratégiques, comme le cobalt, le nickel ou le cuivre. Dans un contexte international de hausse de la demande en métaux pour les nouvelles technologies et les énergies vertes (batteries, aimants permanents...) et de tensions géostratégiques, l'intérêt de ces nodules est mis en avant. À l'heure actuelle, aucune exploitation n'existe, mais certains industriels et États envisagent cette possibilité à moyen terme, accentuant la nécessité d'étudier la biodiversité de ces milieux.

Volcans anciens et atolls immergés : encroûtements cobaltifères

Les minéralisations connues ou potentielles dans ces environnements sont les encroûtements enrichis en cobalt et/ou platine et les formations de sédiments enrichis en phosphates dans les anciens lagons. Ce type d'environnement se retrouve au niveau de la ZEE française de la Polynésie française, des îles Kerguelen, de Mayotte et des îles Éparses.

Plaines abyssales : nodules

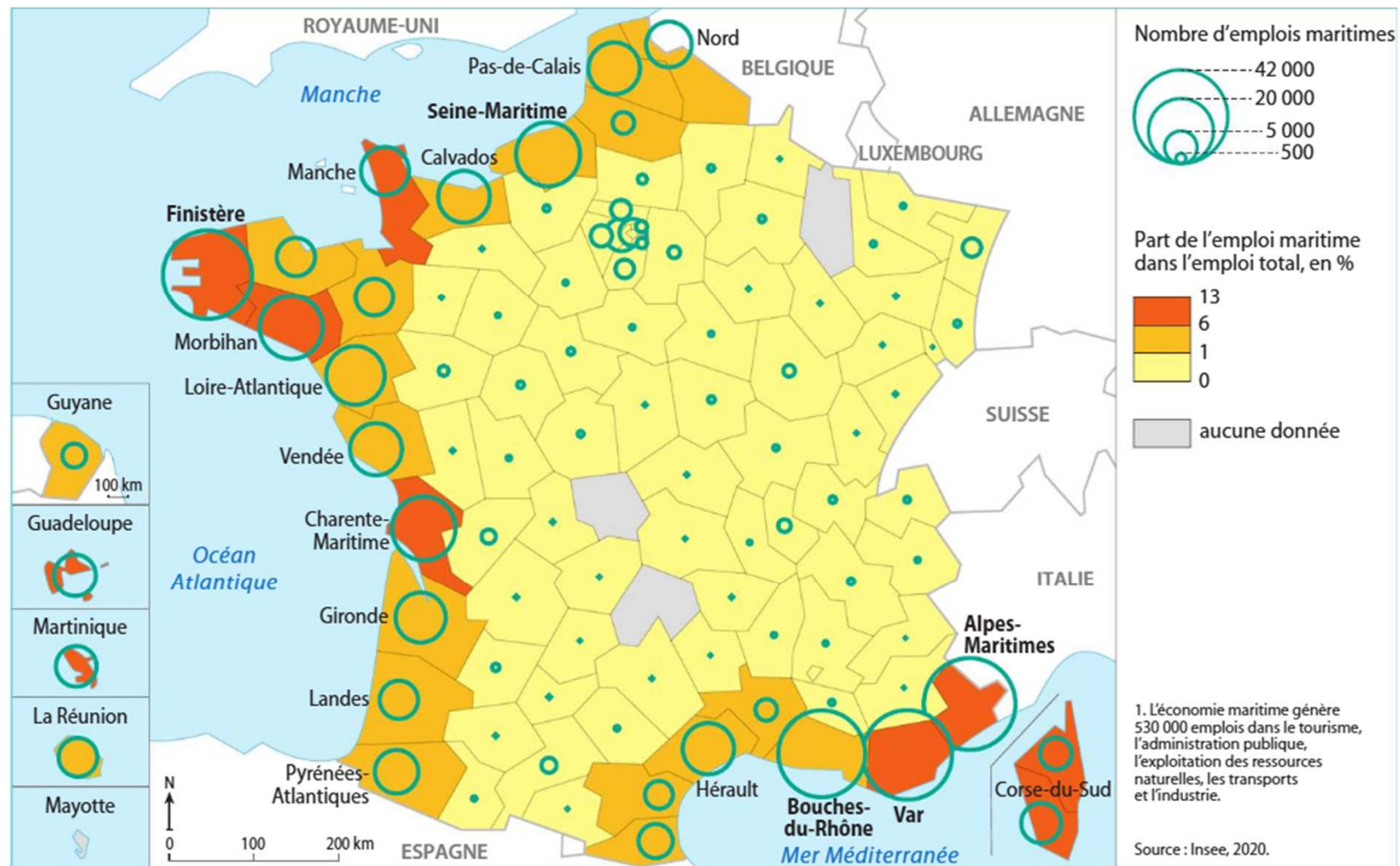
Dans les ZEE françaises d'Outre-mer, des nodules enrichis en cobalt sont connus à l'ouest de la Polynésie et des nodules polymétalliques ont été dragués au nord de l'île de Clipperton.

B – L'économie bleue et ses acteurs

EMPLOIS ET VALEUR AJOUTÉE DE L'ÉCONOMIE MARITIME FRANÇAISE EN 2019

Domaines d'activité	Emplois (en nombre de personnes)	Valeur ajoutée (en Md€)
Tourisme littoral	336 700	24,10
Marine nationale	37 415	2,75
Produits de la mer	37 413	2,60
Construction et réparation de navires	31 565	3,10
Transport maritime et fluvial	28 408	3,02
Services parapétroliers et paragaziers offshore	22 500	5,70
Production d'énergie	11 162	nr
Recherche maritime civile	4 086	0,29
Protection de l'environnement littoral et marin	4 067	0,29
Travaux publics maritimes et fluviaux	3 346	0,67
Intervention publique dans le domaine maritime	2 843	0,20
Fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins	2 783	0,20
Assurances maritimes	2 188	0,13
Extraction de matériaux marins	650	0,02
Production du sel marin	nd	0,22
Total	525 126	43,29

Les emplois générés par l'économie maritime



Naval Group

50
MARINES CLIENTES
À TRAVERS LE MONDE

40 000
EMPLOIS DIRECTS,
INDIRECTS ET INDIRITS

16 722
COLLABORATEURS*
* Équivalents temps plein (ETP).

4,355 MDE
DE CHIFFRE D'AFFAIRES

8,183 MDE
DE PRISES DE COMMANDES

18,2 MDE
DE CARNET DE COMMANDES

EN FRANCE

Avec des dizaines de milliers d'emplois indirects générés dans ses bassins d'emploi, représentant 90 % de la valeur ajoutée créée, Naval Group est un moteur de l'industrie navale française.

10 SITES

ANGoulême-RUELLE
ÉQUIPEMENTS,
SIMULATEURS, FORMATION,
SYSTÈMES DE CONDUITE
ET DE NAVIGATION

BAGNEUX
SYSTÈMES

BREST
SERVICES

CHERBOURG
SOUS-MARINS

LORIENT
BÂTIMENTS DE SURFACE

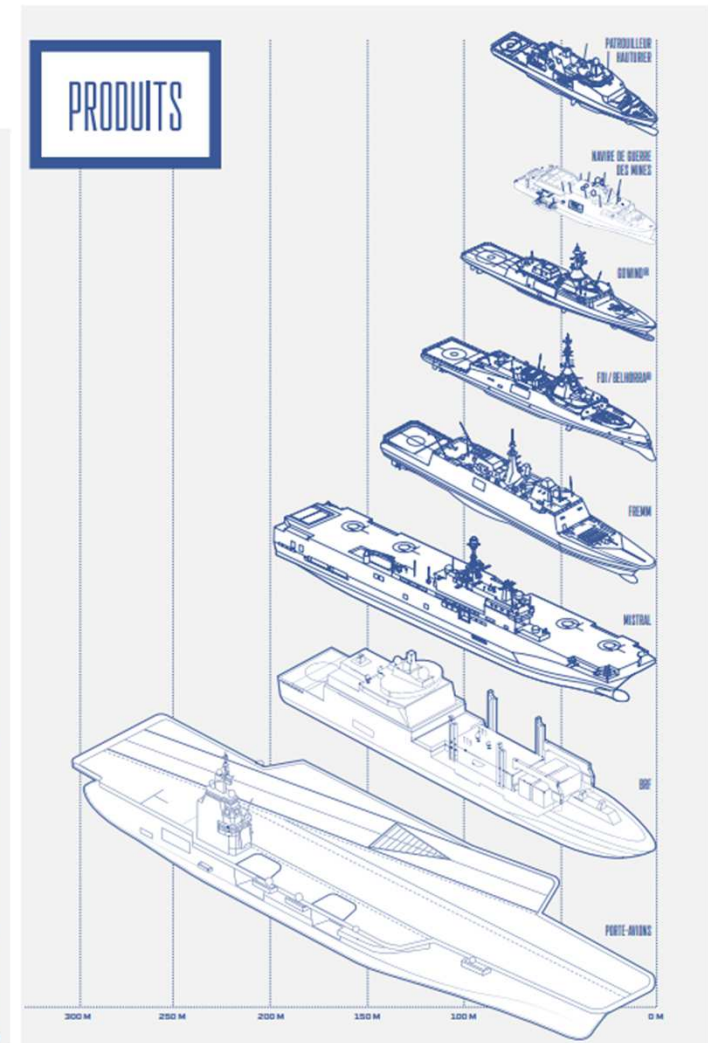
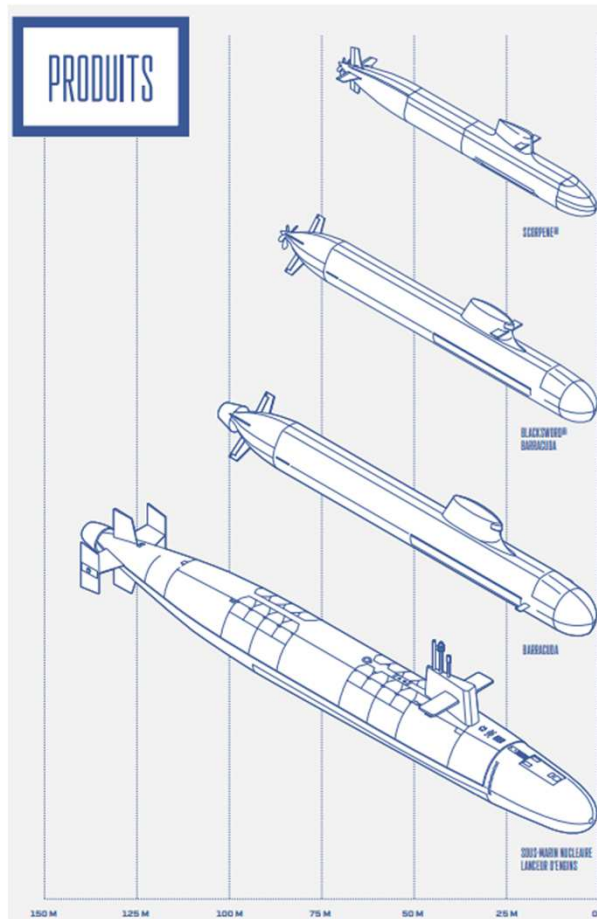
NANTES
(INDRET / TECHNOCAMPUS
OCEAN) ÉNERGIE,
PROPULSION / R&D,
INNOVATION

OLLIOULES
SYSTÈMES,
CYBERSECURITÉ,
COMPUTER EMERGENCY
RESPONSE TEAM
(CERT)

PARIS
SIÈGE

SAINT-TROPEZ
ARMES SOUS-MARINES
DRONES

TOULON
SERVICES



« DONNER AUX MARINES
LES MOYENS DE
LEUR PUISSANCE »

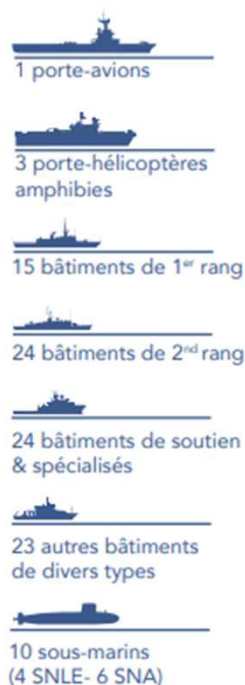
<https://www.naval-group.com/>

II – La dimension militaire de la puissance maritime française

A – La marine nationale et ses missions

La flotte, les forces et les fonctions stratégiques

Ordre de bataille de la flotte



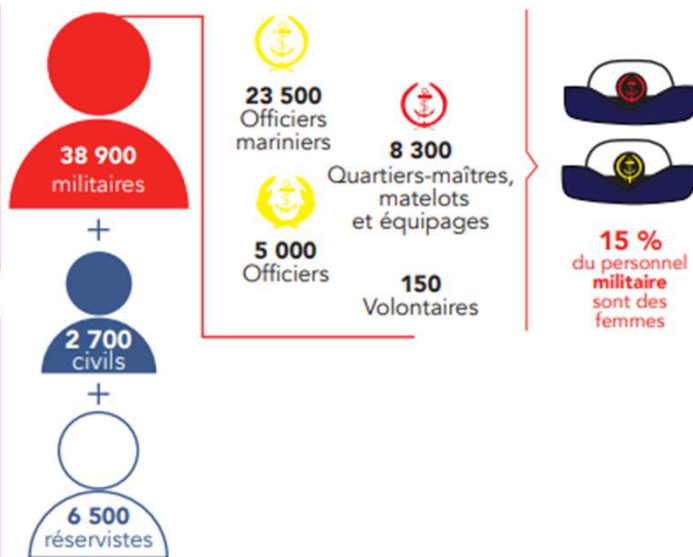
Moyenne d'âge générale

33 ans

28 ans

Moyenne d'âge du personnel embarqué

Aujourd'hui le personnel de la Marine



Le Charles De Gaulle

Le Charles de Gaulle

Ses grandes dates

Mise en chantier : 24 novembre 1987

Lancement : 7 mai 1994

En service : 18 mai 2001

Équipage

1 950 hommes

Autonomie

45 jours (vivres)

Hôpital

600 m², 50 lits

Armement

2 systèmes SAAM

2 systèmes Sadral

4 mitrailleuses

Chaudières nucléaires

2 réacteurs (60 MW)

Vitesse maximale

1000 km/ jour

Parc aérien : 40 aéronefs

• Rafale Marine

• Hawkeye

• Dauphin

Vol par jour

100 pendant 7 jours



Longueur : 261,56 m

Hauteur : 75 m

Principales missions

- Attaque d'objectifs terrestres
- Attaque des forces navales à la mer
- Soutien des opérations à terre
- Couverture aérienne d'opérations (terre ou mer)

Hangar aéronefs

4 600 m², 2 ascenseurs de 36 tonnes

Pont d'envol : 261,5 m
2 catapultes propulsent les avions à 300 km/h en 1,5 seconde sur moins de 75 mètres. Le pilote subit une accélération de 5G

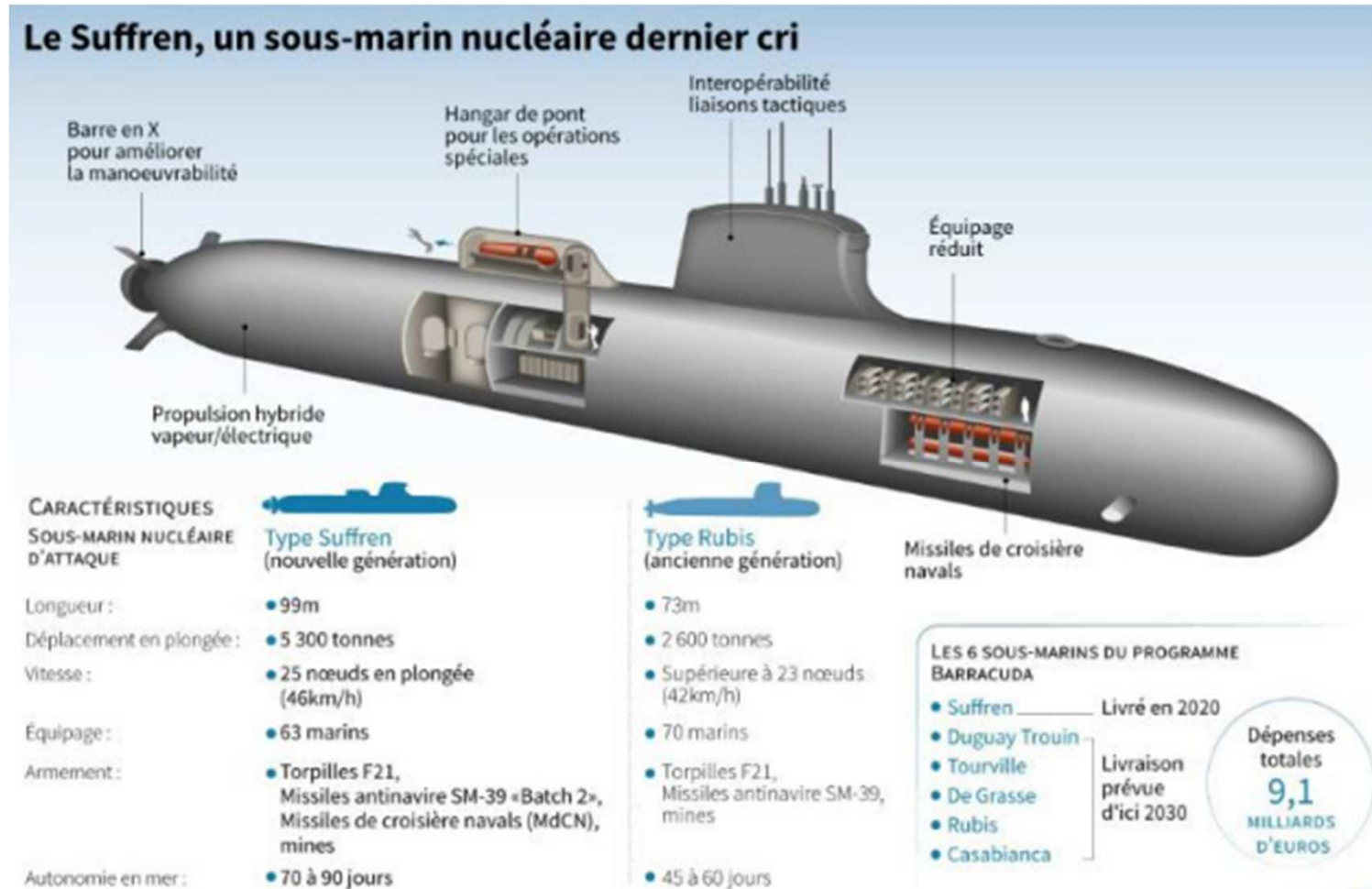


Piste oblique : 194,5 m

Un avion peut atterrir toutes les minutes

Largeur : 64,36 m

Le Suffren, un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA)



Les missions de la marine nationale

[Vidéo 8'-9'06](#)

11'02-

Protection

La Marine nationale agit constamment sur le littoral, en mer, sous les eaux et dans les airs, pour surveiller et protéger les approches maritimes, à travers la posture permanente de sauvegarde maritime (PPSM) qui regroupe l'ensemble de ses missions relevant de la défense maritime du territoire (DMT) et de l'action de l'État en mer (AEM).

Action de l'Etat en Mer : police des pêches, lutte contre les pollutions en mer, lutte contre les trafics illicites, recherche et sauvetage en mer, neutralisation des engins explosifs historiques)

Defense maritime du territoire : surveiller les approches du territoire national sur ses façades maritimes, renseigner les autorités sur les activités suspectes ou hostiles en mer et les menaces d'origine maritime et à s'opposer aux actions menées contre le territoire depuis la mer.

Secours aux populations : porter assistance aux populations confrontées à des situations d'urgence ou de crise

Assistance et sauvetage : opérations de secours aux navires et aux personnes en détresse en mer

Dissuasion

la Force océanique stratégique (FOST), compte quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) dont un au moins est en permanence à la mer, dilué dans l'immensité des océans. la force aéronavale nucléaire (FANu), est la contribution de la Marine à la composante aéroportée. Elle est mise en œuvre à partir du porte-avions Charles de Gaulle, qui embarque le Rafale Marine

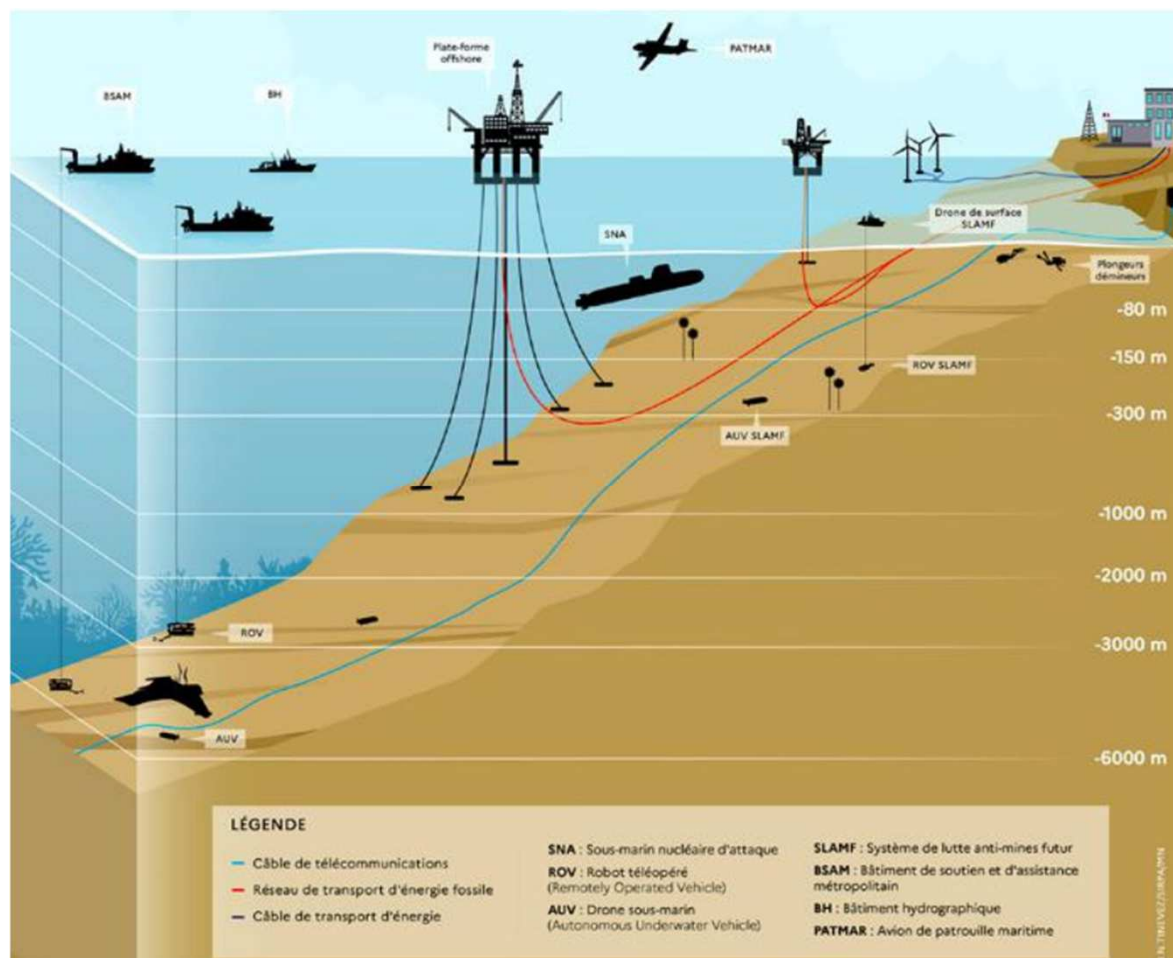
Intervention

la Marine est appelée à se déployer loin et longtemps pour assurer la défense des intérêts de la France et de ses ressortissants partout dans le monde

Prévention - Connaissance et Anticipation

la Marine dispose de nombreux capteurs lui permettant d'entretenir sa connaissance des zones de crise potentielles et de détecter, au plus tôt, l'apparition de nouvelles tensions.

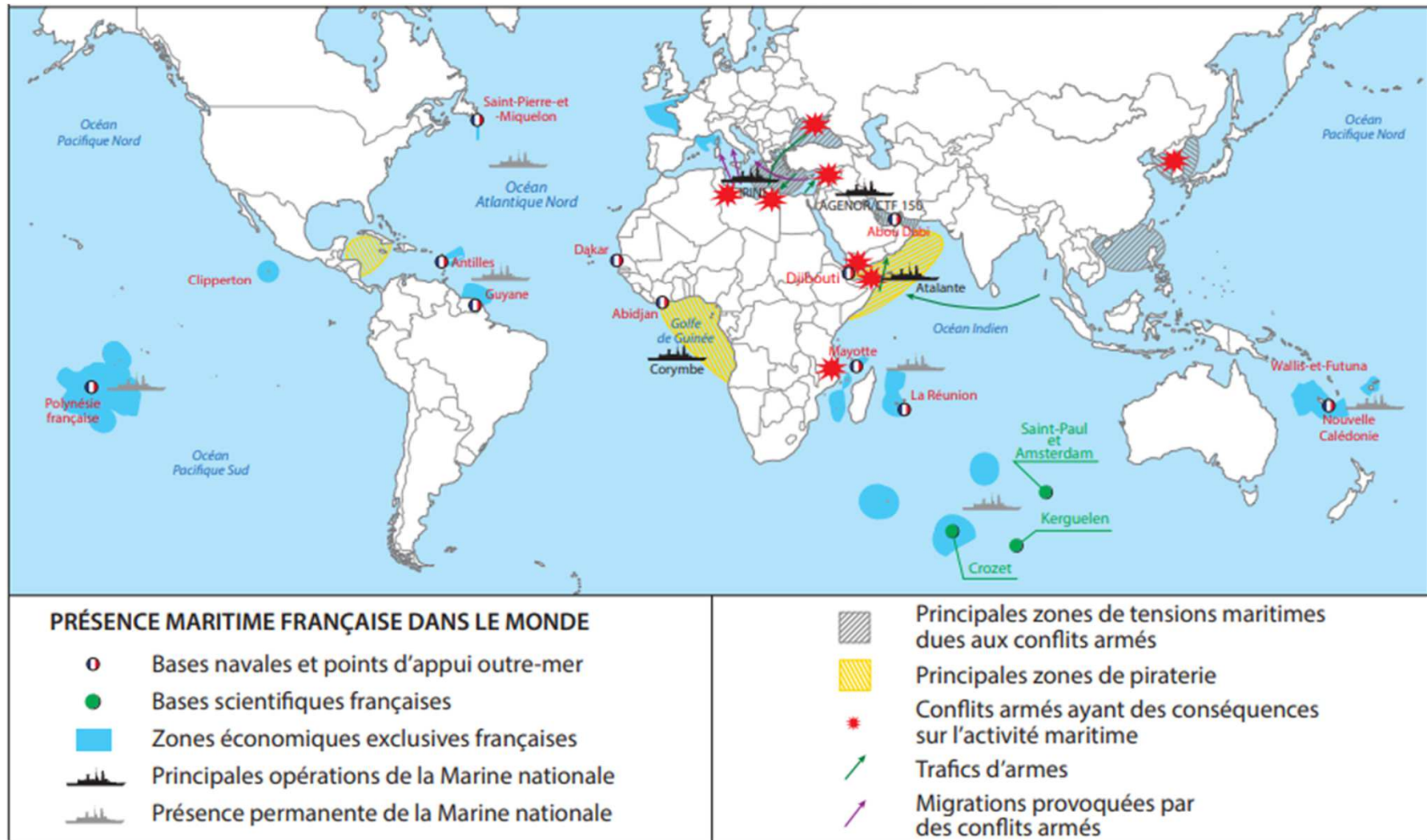
Les missions de la marine nationale



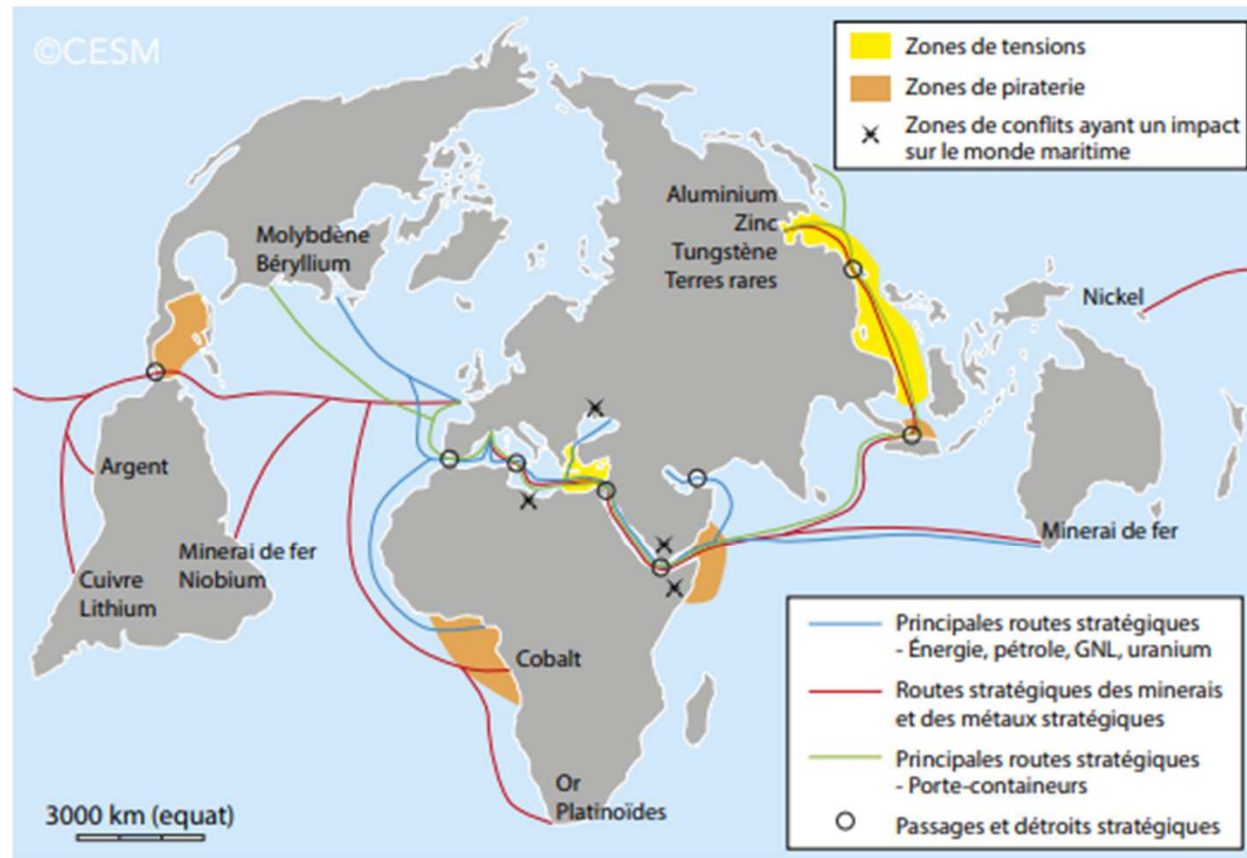
Au cœur des abysses circulent également des flux énergétiques et stratégiques pour l'économie mondiale, ou tout simplement pour notre quotidien : 98% des télécommunications (téléphonie, internet, flux financiers...) passent en effet par les câbles sous-marins. On en dénombre aujourd'hui plus de 450 dans le monde. Stratégiques et vulnérables, ils sont l'objet de toutes les préoccupations. Les surveiller et les protéger est devenu une véritable nécessité.

B – Une présence stratégique

Zones sensibles et pré positionnement des forces navales

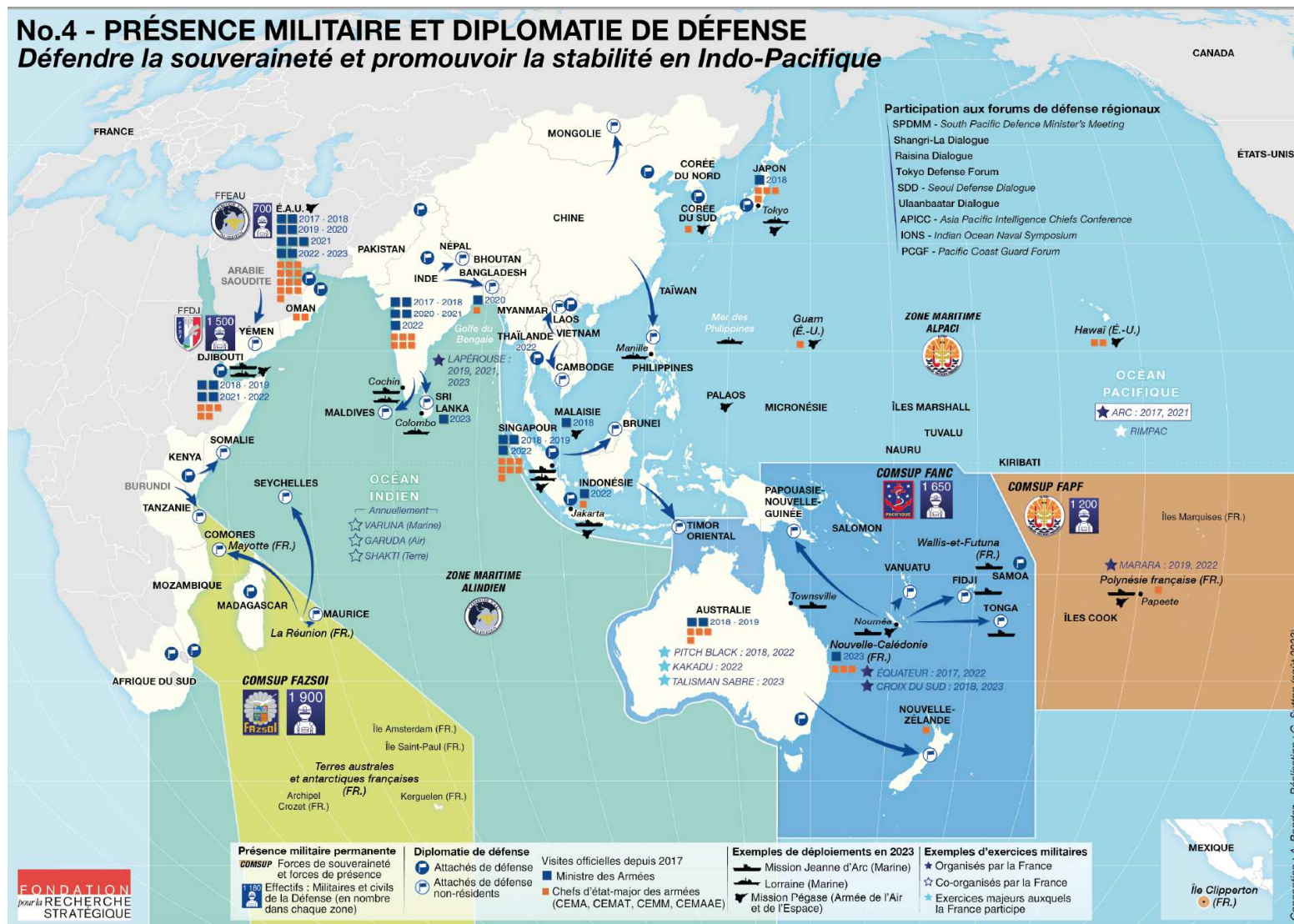


La surveillance des routes stratégiques



Les routes maritimes stratégiques pour l'économie française franchissent des détroits et traversent des zones sensibles ou peu sûres. La Marine nationale assure en tous temps la liberté de navigation et la sécurité des intérêts français dans ces zones.

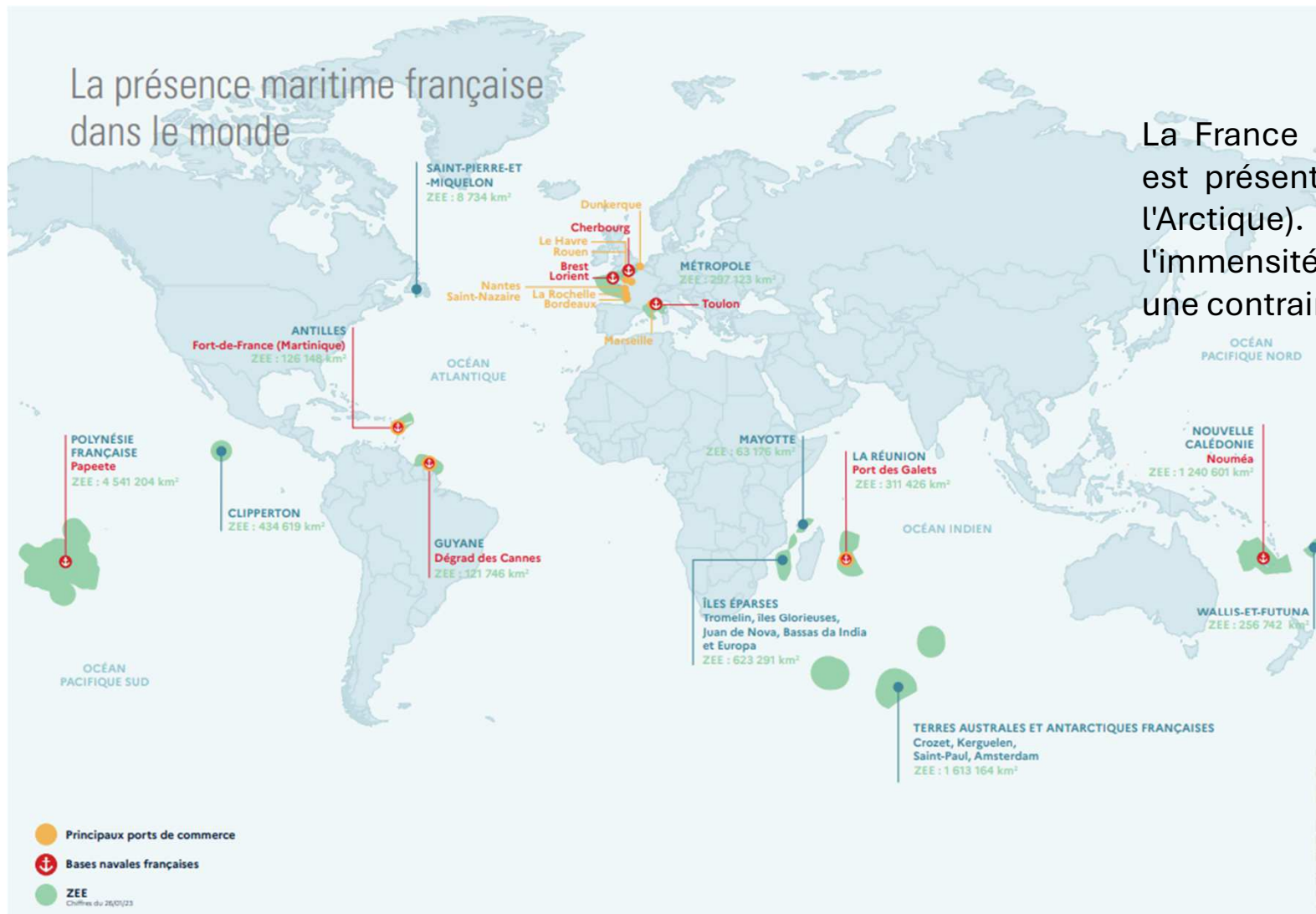
La présence militaire française dans l'Indo-Pacifique



III – Défis et fragilités

A – D'un point de vue économique

L'archipel maritime français



La France maritime est un archipel. Elle est présente dans tous les océans (sauf l'Arctique). Mais les distances et l'immensité des espaces maritimes sont une contrainte permanente pour agir.

Fragilité des ports français

Principaux ports de commerce français



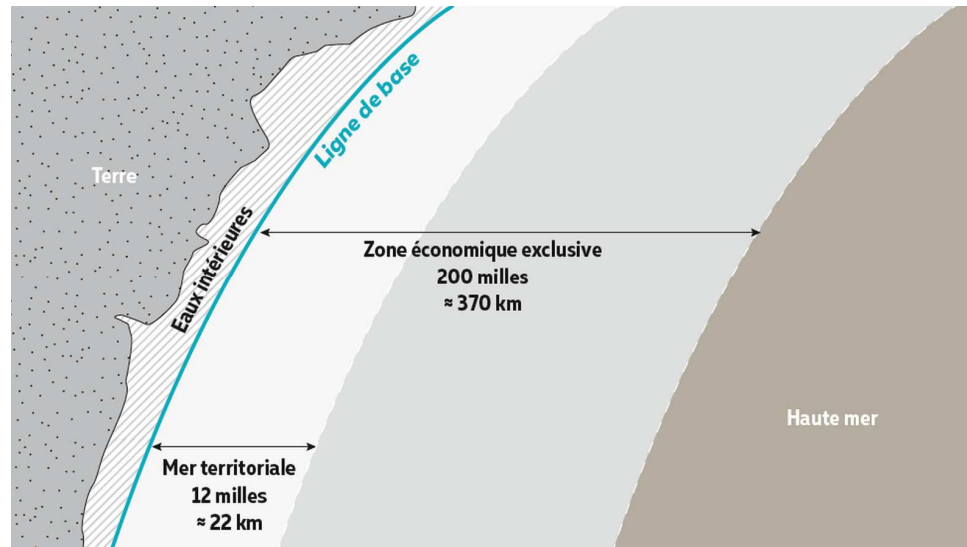
Les ports militaires, comme de commerce et de plaisance, sont nombreux en France tant métropolitaine qu'ultramontaine. Mais les sept grands ports maritimes métropolitains réalisent plus de 80% du tonnage portuaire national. Ils disposent d'équipements importants pour les gros porte-conteneurs comme pour les très grands vraquiers. Mais aucun des ports métropolitains ne figure parmi les dix plus importants ports européens. De nombreuses réformes, notamment pour l'organisation de la manutention, ont été menées depuis trois décennies pour améliorer la capacité et la compétitivité des ports de commerce français. Cependant, malgré l'amélioration de leur situation financière, leur trafic a reculé depuis 2008 et est aujourd'hui au même niveau qu'au début des années 2000 : environ 310 millions de tonnes de fret transitent dans les sept grands ports de métropole alors que le port de Rotterdam par lequel transite la moitié des approvisionnements de la région parisienne a traité à lui seul 470 millions de tonnes en 2019. En 2020, plus de 40 % des conteneurs à destination de la France métropolitaine ont transité par des ports étrangers. L'une des carences les plus grandes des ports français est leur relatif isolement et l'insuffisance de leur desserte par des liaisons terrestres (fluviales, ferroviaires) massifiées. Les grands ports maritimes ultramarins peinent à jouer un rôle de hub dans leur région, alors qu'ils sont modernes et bien équipés (Nouméa, Port La Réunion...)...En France, la carence de surfaces foncières disponibles et la durée des procédures administratives pour les aménager handicapent également la compétitivité des ports.

La flotte de pêche

Au 31 décembre 2022, la flotte de pêche française comprend 6 205 bateaux dont 975 sont inactifs. La France est classée au 6e rang des pays européens en nombre de navires...Les navires de pêche emploient 12 300 personnes...Le fort ralentissement de l'activité en 2020 en raison de la crise sanitaire avait causé un net recul de l'emploi (- 6,4 % en ETP). Après un léger redressement en 2021 (+ 0,7 %), l'emploi diminue à nouveau en 2022 (- 2,2 %) et s'inscrit dans la tendance de baisse annuelle (- 1,6 % par an en moyenne entre 2017 et 2021).

En métropole, elle est composée essentiellement de petits bateaux: plus de 75% font moins de 12 mètres et une minorité (moins de 200 bateaux) est dédiée à la pêche au grand large...La flotte se renouvelle doucement. Selon les années, entre 50 et 80 nouveaux navires sont mis sur le marché, venant de chantiers navals français, belges ou marocains. Objectifs: réduire la facture énergétique et développer une pêche moins polluante (propulsion hybride, matériaux biosourcés...).

La ZEE entre tensions et revendications



Les Glorieuses, Juan de Nova, Bassas da India et Europa, les quatre entités qui forment les Eparses, donnent à la France une emprise de 360 000 km² dont l'administration est assurée depuis La Réunion par le préfet des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Celui-ci attribue notamment les licences de pêche dans cette zone riche en ressources halieutiques et en biodiversité marine. Le 10 octobre, dans une interview au *Figaro*, le président malgache a réitéré son souhait de parvenir à « une issue heureuse », « mais dans un cadre concerté » - confirmant ainsi ne pas envisager se tourner vers les tribunaux internationaux. « Le schéma historique des îles Eparses est très proche des Chagos. Elles ont été détachées de Madagascar juste avant l'indépendance [par le décret du 1^{er} avril 1960]. C'est une base forte pour une revendication devant des tribunaux comme la CIJ »



L'extension du domaine maritime

Comme chaque pays côtier, la France dispose actuellement d'un espace maritime de 200 miles nautiques, soit environ 370 km, autour de ces côtes, appelé Zone Économique Exclusive (ZEE). Il existe une possibilité d'étendre cet espace maritime au-delà des 200 miles nautiques en déposant une demande auprès de la Commission des Limites du Plateau Continental (CLPC). Un programme français dédié à ces demandes d'extension a été mis en place en 2002 : EXTRAPLAC. Il est piloté par le Secrétariat Général de la Mer et l'Ifremer en assure la maîtrise scientifique et technique... Cette extension, jusqu'à 350 miles nautiques (650 km) ou plus, peut être revendiquée sous condition que les fonds marins répondent à certains critères géologiques et morphologiques. Le plateau continental doit être dans le prolongement naturel des terres émergées de l'État concerné. Cette demande concerne uniquement le plateau continental, c'est-à-dire le sol et le sous-sol marins dans le prolongement naturel des terres émergées.

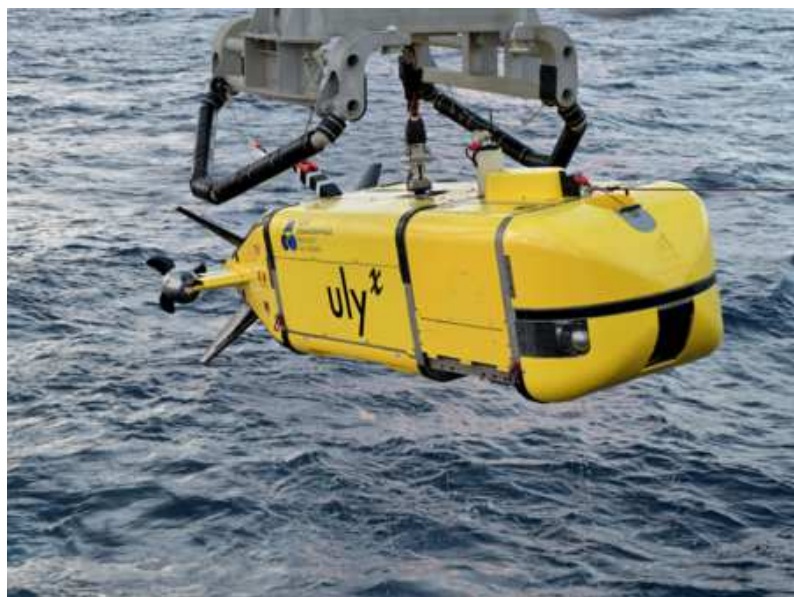
**729 000
km²**

C'est la surface de l'extension du plateau continental français, obtenue entre 2014 et 2021. Cette surface représente 1,3 fois la surface terrestre de la France métropolitaine.

En septembre 2015, la France a étendu son domaine sous-marin de 579 000 km² (soit à peu près la superficie de l'hexagone), au large de la Martinique, de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Nouvelle Calédonie et des îles Kerguelen.

En janvier 2021, la France a étendu les limites du plateau continental pour une surface de plus de 150 000 km², au large des îles de La Réunion et de Saint-Paul et Amsterdam... Dans ces zones, les sols et sous-sols peuvent fournir des ressources : hydrocarbures, minéraux, métaux ou ressources biologiques...

L'exploitation minière des grands fonds



Le Nautille est un sous-marin habité qui peut plonger jusqu'à 6 000 m de profondeur avec trois personnes à bord. Il fait partie de la petite famille de sous-marins habités grand-fond. Équipé de 3 hublots à grand champ de vision et de projecteurs à LED, il permet l'observation directe du fond marin.

La position de la France, annoncée par le président de la République à la conférence des Nations unies sur l'Océan en 2022, et rejointe depuis par plusieurs pays dont le Canada ou le Vanuatu, est pour celle d'un moratoire interdisant l'exploitation des ressources minérales profondes faute de connaissances suffisantes sur la diversité et le fonctionnement des écosystèmes. Mais d'autres pays comme la Norvège, les États-Unis ou la petite île de Nauru, prônent au contraire l'adoption rapide du code minier afin de pouvoir lancer l'exploitation commerciale d'ici 1 ou 2 ans. Des tests d'extractions ont même été déjà réalisés par le groupe Nautilus Minerals dans le bassin de Manus, puis abandonnés à la suite de la mise en place d'un moratoire dans sa ZEE par la Papouasie Nouvelle Guinée. Les industriels estiment que ces ressources sont indispensables pour accéder à une économie mondiale décarbonée (par exemple pour construire des éoliennes) et digitalisée (par exemple pour la fabrication de nos objets connectés)...Pour évaluer l'aire d'impact d'une perturbation, notamment face à une possible exploitation minière, un élément essentiel est de connaître le cycle de vie et les capacités de dispersion des espèces majeures de ces écosystèmes. On peut alors évaluer leur résilience et leur capacité à recoloniser l'environnement à l'issue de ces perturbations...Il y a urgence car le contexte international autour de ces enjeux est important. Néanmoins, avec la palette de moyens dont dispose déjà la Flotte océanographique française pour l'exploration des GFM et l'étendue de sa ZEE distribuée dans tous les océans, la recherche française dispose de solides atouts pour faire progresser nos connaissances sur ces « terra incognita » sous-marines grâce à de futures expéditions d'exploration sous-marine. À condition toutefois que le potentiel humain capable de conduire ces investigations complexes se maintienne...

B – D'un point de vue géostratégique

Renforcer les capacités de la marine nationale

Face à la dégradation du contexte géostratégique international et l'accroissement des menaces pesant sur l'Europe, Emmanuel Macron a appelé, le 20 février, à augmenter les dépenses militaires de la France. Alors que la mer constitue en réalité la première frontière du pays avec la Russie, et qu'on parle de l'extension du parapluie nucléaire tricolore sur l'Europe, le renforcement des capacités de la Marine nationale doit être au cœur de ce nouvel effort. Déjà, le ministre des Armées, Sébastien Lecornu, avance l'idée de faire remonter à 18, au lieu de 15, le nombre de frégates de premier rang. Un besoin identifié depuis longtemps et qui, au regard de la démultiplication des opérations maritimes, devient pressant. Mais d'autres composantes de la flotte française ont besoin d'être renouvelées et musclées.



Conçu par Naval Group et les Chantiers de l'Atlantique le PA-NG sera construit à Saint-Nazaire. Prévu pour être commandé fin 2025 en vue d'une livraison en 2038, il s'agira du plus grand bâtiment de guerre réalisé jusqu'ici en Europe et l'un des plus imposants au monde. Long de 310 mètres pour une largeur maximale de 85 mètres au niveau du pont d'envol (39 à la flottaison), le PA-NG affichera un déplacement à pleine charge de 78.000 tonnes, soit presque deux fois plus que le Charles de Gaulle (42.500 tpc), qui mesure 261.5 mètres de long pour 64 mètres de large maximum (31.5 mètres à la flottaison). Armé par 1100 membres d'équipage, auxquels s'ajouteront 600 personnels pour le groupe aérien embarqué (GAé), un état-major de 100 officiers et encore de la place pour 200 spécialistes supplémentaires, le PA-NG est conçu pour disposer de trois catapultes du type EMALS (Electromagnetic Aircraft Launch System) et trois brins d'arrêts AAG (Advanced Arresting Gear).

Grand large, haute tension

[Vidéo 8'](#)

Depuis plusieurs années, les marins sont les témoins de l'instabilité mondiale car les espaces maritimes sont le lieu d'expression privilégié des ambitions débridées des puissances.

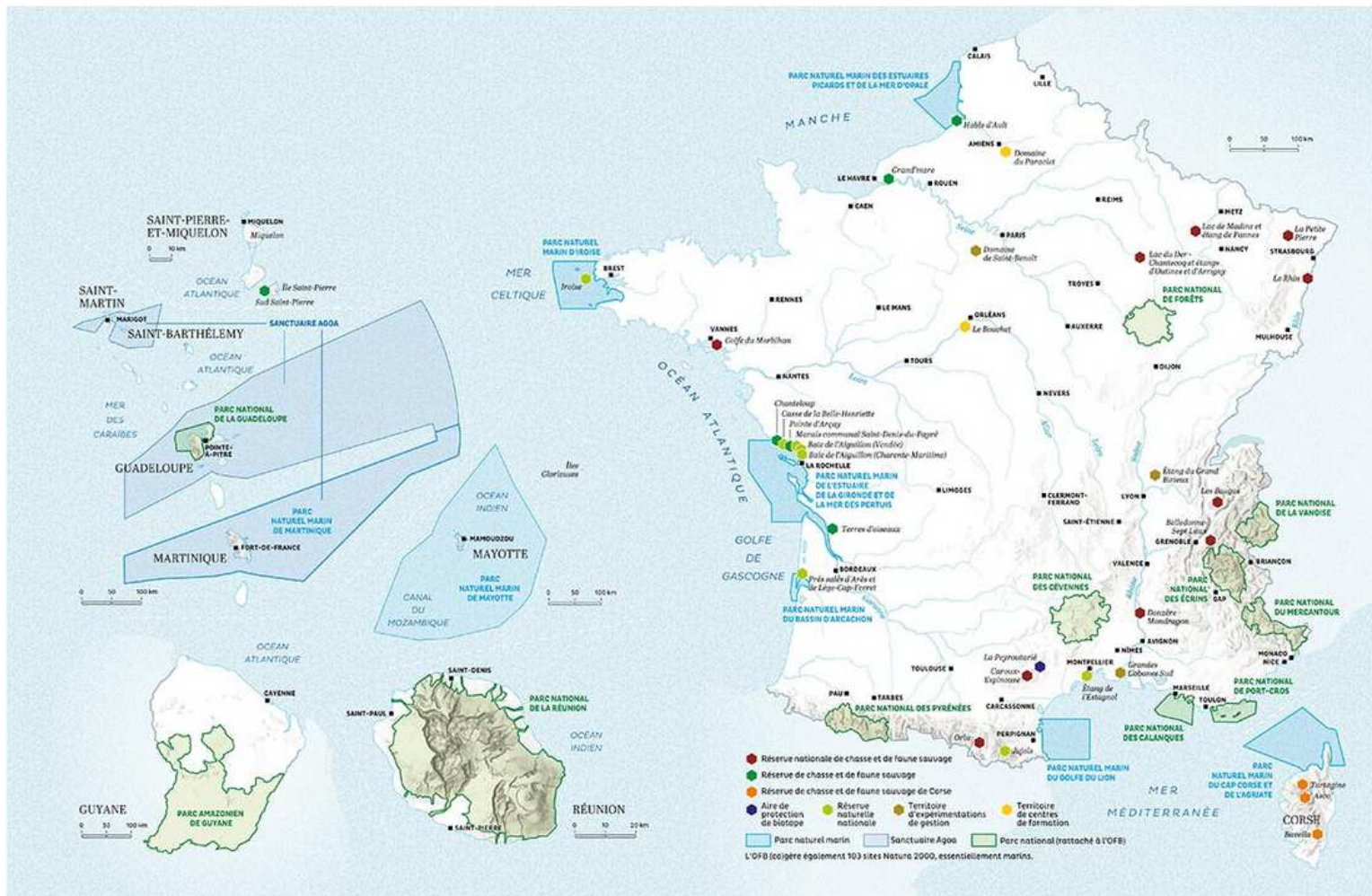
Les mers et les océans, espaces de richesses et de flux, ne sont plus uniquement des vecteurs de souveraineté mais sont redevenus des espaces contestés accélérant ainsi la prise de conscience du retour du fait naval militaire.

Dans ce contexte inédit pour les équilibres géopolitiques en mer, la Marine nationale est en première ligne d'une nouvelle ère stratégique. La nature même du milieu maritime permet à des puissances désinhibées de contester l'ordre établi en restant sous le seuil de la confrontation. Mais alors que les tensions dans les espaces maritimes n'ont jamais été aussi élevées, les marines occidentales savent que, en mer, la bascule entre la simple patrouille et le combat peut se réaliser en un instant.

C – D'un point de vue environnemental

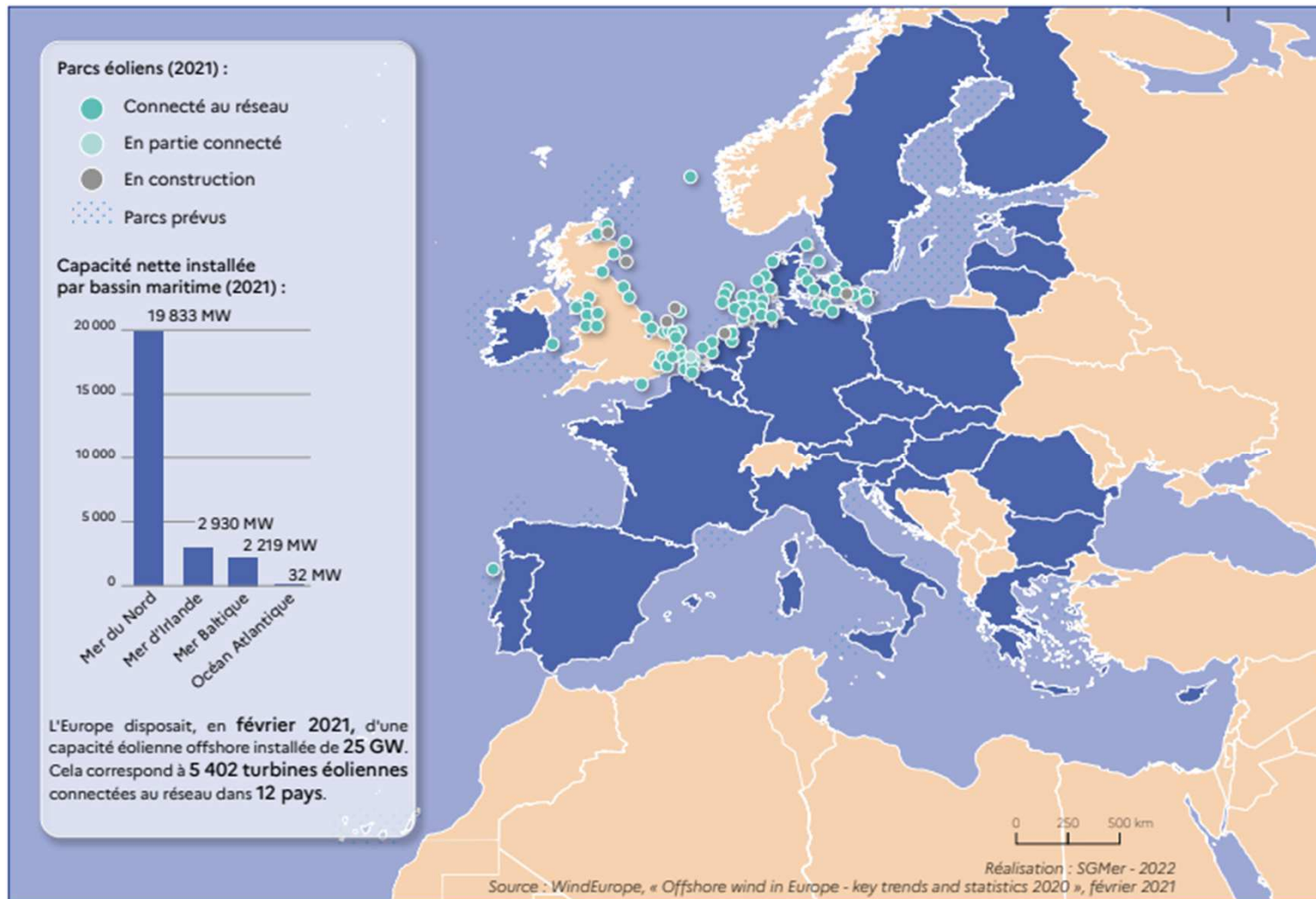
Les aires marines protégées, vraiment protégées ?

[Vidéo Nouvel Obs](#)

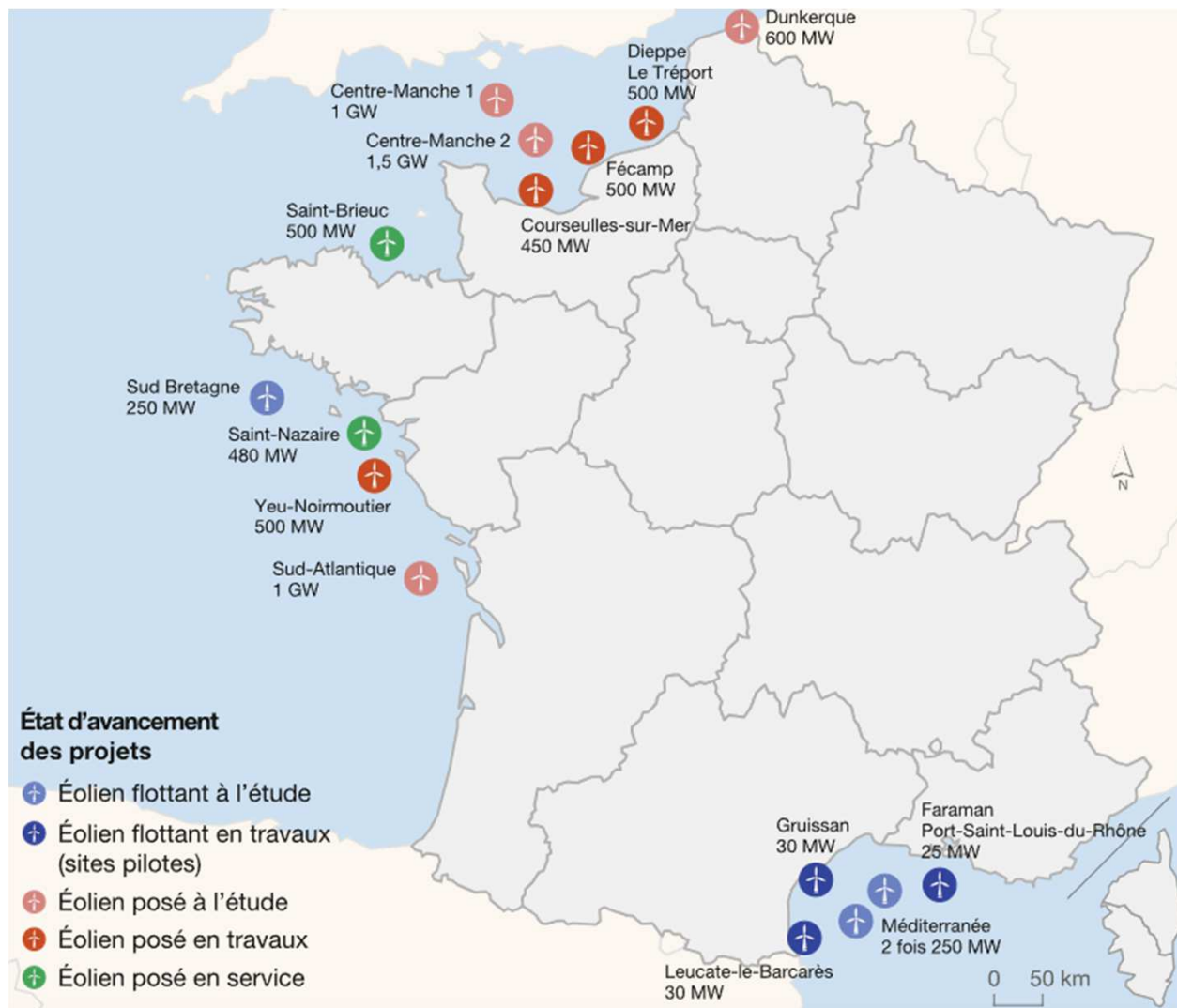


Carte des territoires et espaces protégés gérés, co-gérés ou rattachés à l'OFB. L'établissement gère ou co-gère également plus de cent sites Natura 2000, essentiellement marins.

Les parcs éoliens en mer en Europe (2021)



Les énergies marines renouvelables : l'éolien en mer



La France a pour ambition de porter à 33 % la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute en 2030. (20,3 % en 2022)...Les mers et océans disposent d'un fort potentiel en la matière compte tenu des technologies disponibles que ce soit pour domestiquer la force générée par les marées, la houle ou le vent ou pour exploiter la chaleur emmagasinée dans les océans.

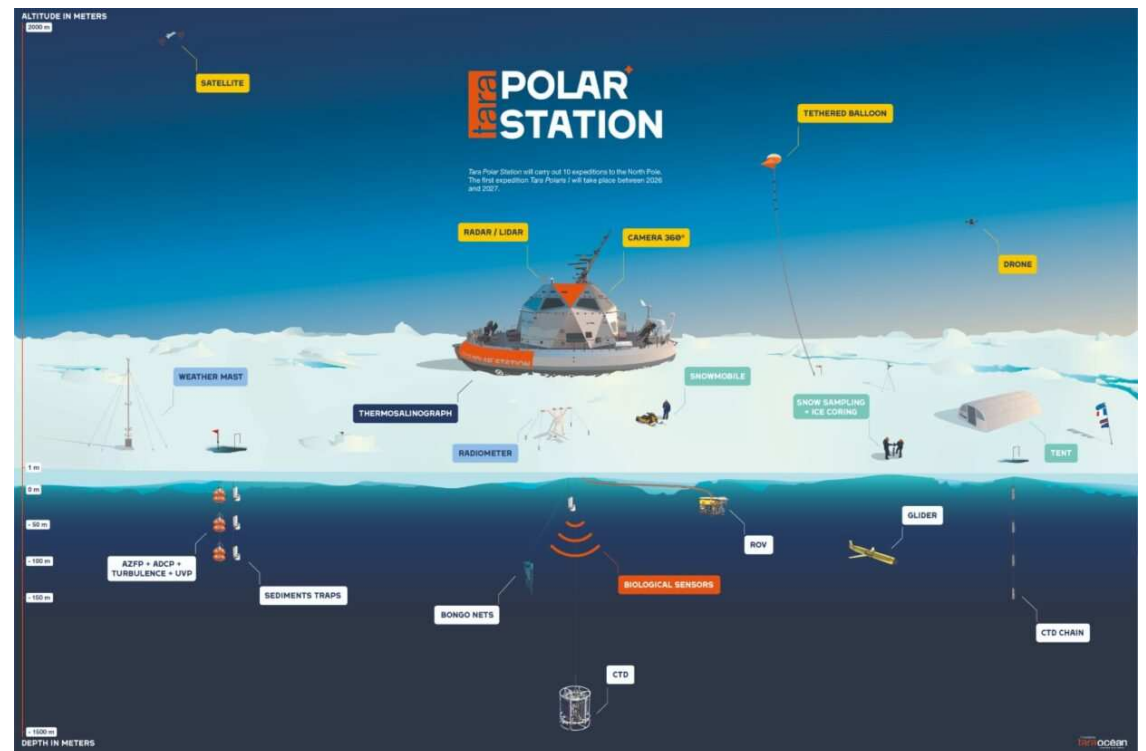
Début 2024, la puissance électrique raccordée en énergies marines renouvelables (EMR) avoisine 1,2 GW en France. La centrale marémotrice de la Rance en Bretagne (puissance raccordée de 240 MW), le parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire (80 éoliennes raccordées en novembre 2022 pour 480 MW) et celui situé au large de Saint-Brieuc (62 éoliennes raccordées fin 2023/début 2024 pour 496 MW) sont les principales infrastructures de production d'EMR en France...

La programmation pluriannuelle de l'énergie 2018-2028 vise une puissance éolienne offshore raccordée de 6,2 GW en 2028. L'atteinte de ces objectifs passe par un déploiement de plusieurs fermes éoliennes en mer. Plusieurs projets éoliens offshore sont d'ores et déjà à l'étude ou en cours de construction.

La fondation Tara

[Vidéo](#)

En juin 2026, le navire d'exploration Tara Polar Station partira étudier la biodiversité marine en se faisant emprisonner dans la banquise arctique lors de la mission « Tara Polaris I ».



<https://fondationtaraocean.org/>