



# Evolution de la puissance maritime de la France

Guillaume Brechler, Emmanuel Charbit, Lucie Clolus, Guillaume Garaix, Pauline Guérin,  
Vincent Lièvre, Tristan Machin, Bastien Thérou

**SURVEILLER. ANALYSER. PROTEGER. INFLUENCER.**

<b>RÉSUMÉ EXÉCUTIF - EXECUTIVE SUMMARY</b> .....	<b>3</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>4</b>
<b>PARTIE 1 : UNE STRATEGIE DE PUISSANCE PASSIVE AU POTENTIEL SOUS-EXPLOITE</b> .....	<b>5</b>
A) LES BASES SOLIDES D'UN SOFT POWER INEXPLOITE .....	5
1- La formation comme atout stratégique .....	5
2- Une culture maritime certaine.....	5
B) UNE INDUSTRIE MARITIME DIVERSIFIEE MAIS INEGALE .....	5
1- La technologie du numérique au service de la puissance française.....	6
2- L'industrie de plaisance française : un secteur performant .....	7
3- Les grands chantiers navals, une industrie historique de pointe .....	7
C) LES PORTS FRANÇAIS COMME OUTIL DE PROJECTION DE LA PUISSANCE.....	7
1- Des capacités portuaires en transition capacitaire et technologique .....	8
2- L'atout stratégique du contrôle étatique des ports .....	9
3- Les moyens des prises de contrôle françaises à l'étranger. ....	10
D) UNE FLOTTE FRANÇAISE MODESTE AUX PERSPECTIVES PROMETTEUSES .....	11
1- Une flotte peu conséquente face aux grands propriétaires.....	11
2- ...Mais qui bénéficie d'un angle d'attaque novateur .....	11
3- Les fleurons de l'industrie maritime française .....	11
4- La force du droit international privé français et européen dans le commerce maritime .....	12
E) UNE ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE RICHE AUX LIMITES IMPORTANTES ET DIVERSES .....	12
1- Une vaste emprise territoriale potentiel levier de la puissance maritime française.....	12
2- Des ressources halieutiques hétérogènes et laissées aux États tiers .....	13
Un potentiel énergétique immense .....	13
3- Des ressources minérales stratégiques dans la course aux nouvelles technologies et pour la 4e révolution industrielle ...	13
4- De nombreux facteurs menaçant la souveraineté française et limitant l'expression de sa puissance .....	14
<b>PARTIE 2 : LA STRATEGIE DE PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE FACE A DES RISQUES ET DES MENACES</b> .....	<b>15</b>
A) SOUVERAINETE TERRITORIALE MARITIME FRANÇAISE : ENTRE EXPANSIONNISME ET CONTESTATIONS .....	15
1- La France agrandit son espace maritime.....	15
2- France face à des contestations territoriales .....	15
B) LA CHINE, RIVALE SYSTEMIQUE DE LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE.....	16
1- La Nouvelle-Calédonie, laboratoire des pressions économiques et diplomatiques du régime de Xi Jinping.....	16
2- Le phagocytage cognitif et économique de la Polynésie, menace pour la stratégie de « containment » de la RPC.....	17
C) L'« AMI » AMERICAIN PEU FIABLE POUSSE LA FRANCE A SE TOURNER VERS D'AUTRES PARTENAIRES.....	17
D) UNE DEPENDANCE CONSTANTE AUX VOIES MARITIMES STRATEGIQUES .....	18
E) LA FISCALITE PEU ATTRAYANTE DES GRANDS PORTS MARITIMES FRANÇAIS .....	18
F) DE LA NECESSITE DE LA COOPERATION ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS .....	19
1- La concurrence entre le fluviale et le maritime dans le nord.....	19
2- Une concurrence des ports français qui entrave la compétitivité .....	19
<b>PARTIE 3 : DES LEVIERS AU SERVICE D'UN ACCROISSEMENT DE LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE</b> .....	<b>20</b>
A) L'ÉCOLOGIE, VIVIER DE PUISSANCE ET D'INFLUENCE .....	20
1- L'éolien offshore : ressource stratégique au potentiel sous-exploité .....	20
2- Les stratégies énergétiques maritimes au cœur d'une nouvelle dynamique environnementale .....	20
3- Leader de la norme verte : nouvel axe de puissance .....	21
4- La création encore bancal d'un système juridique pour le développement durable.....	21
5- La politique française avérée concernant les réserves naturelles maritimes .....	22
B) LE NICKEL CALEDONIEN, UN LEVIER DE PUISSANCE ECONOMIQUE CONTRE LA CHINE ?.....	22
C) L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE, MOTEUR DE LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE .....	22
D) LA PUISSANCE MILITAIRE DE LA FRANCE AU SERVICE DE SES INTERETS MARITIMES .....	23
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>24</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>25</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>35</b>

## EXECUTIVE SUMMARY

For many years, France turned its back on marine interfaces. Yet, the power of France can be seen both by the quality of its workforce and its marine industry. The latter is as much efficient in yachting as in major shipyards. France has also a geographical benefit offering a large opening to the sea which includes many harbor infrastructures and a young and safe merchant maritime fleet. At a worldwide scale, it has many fishery and natural resources.

Nevertheless, several issues remain. Sovereignty conflicts inside the Exclusive Economic Zone (EEZ) jeopardized France's status as a second maritime power. The threats are numerous. It includes the competition with China and United States' power. France does not necessarily have the weapons to fight. Indeed, it is dependent on maritime channels, is not competitive in the field of taxation and is subject to strong sectoral competition.

However, with new technologies and international fluctuations, several assets can work in favor of France if they are well exploited. It can stand out especially on the ecology aspect as well as the economic one with the exploitation of its resources but also on the technologic and cyber aspect. France's ability to significantly increase its maritime power both economically and politically can also be guarantee by the efficiency of its national navy.

## Introduction

Le 3 décembre 2019, [Emmanuel Macron déclarait aux Assises de la Mer \(1\)](#) que « *le XXIème siècle sera marin* ». Les enjeux autour de cette nouvelle « *mondialisation* » des espaces maritimes, tant dans le domaine du transport que de l'énergie, sont des opportunités considérables. Il est important pour l'avenir d'évaluer la puissance globale de la France dans le domaine maritime.

La puissance de la France dans ce domaine peut être définie comme la capacité à exprimer et faire respecter sa volonté, à assurer l'intégrité et l'accroissement de ses capacités stratégiques en garantissant le respect de sa souveraineté sur son territoire national et donc maritime.

Sur l'échelle du temps, la puissance maritime française est récente. Contrairement à l'Angleterre qui a été obligée de se tourner très tôt vers le maritime, la France elle, s'est davantage orientée vers le continent pour défendre ses multiples frontières selon les principes d'une culture paysanne. C'est avec Colbert, sous le règne de Louis XIV, que la flotte maritime française a été déployée. L'objectif étant de développer la Royale afin de pouvoir conquérir de nouveaux territoires et ainsi faire face à l'hégémonie maritime anglaise. Malgré une réelle volonté politique, les défaites subies par la France et les pertes territoriales successives ont entravé le développement de sa puissance maritime.

La France a de fortes capacités industrielles maritimes et des technologies à la pointe. De plus, les ZEE françaises regorgent de ressources halieutiques et naturelles qui revêtent une importance stratégique. À ce propos, depuis la Convention de Montego Bay, il est convenu que « *L'Etat côtier a des droits souverains aux fins d'exploitation des fonds marins ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités d'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents* ». Néanmoins, cette richesse fait rêver d'autres puissances qui souhaiteraient en obtenir le contrôle.

Avec l'initiative chinoise des nouvelles routes de la soie, le bouleversement des puissances et la révolution numérique, la France doit s'interroger sur l'état de sa puissance maritime actuelle ainsi que sur les grandes orientations de sa stratégie maritime, pour l'avenir mais également pour pouvoir rester compétitive.

### ***La France a-t-elle la capacité de tirer profit de ses atouts dans la perspective d'accroître sa puissance maritime ?***

La France a des atouts qui lui permettent effectivement d'être une puissance (I) mais elle doit surmonter des menaces, des risques internes et étrangers (II). La France peut également exploiter de nouveaux moyens pour développer sa puissance (III).

## Partie 1 : Une stratégie de puissance passive au potentiel sous-exploité

### A) Les bases solides d'un soft power inexploité

#### 1- La formation comme atout stratégique

La formation navale française est historiquement reconnue comme étant d'une très grande qualité. Outre la grande école militaire de la mer qui forme les officiers de la Marine nationale, l'ENSAM (2) forme aux métiers de l'administration des affaires maritimes. Ces écoles militaires entraînent des stagiaires en provenance de pays francophones et non francophones, et accueillent également des officiers formateurs étrangers. L'École Navale, héberge en son sein l'Institut de Recherche de l'École Navale (IRENav), axé sur deux domaines de recherche : mécanique et énergie en environnement naval, ainsi que la et modélisation et traitement de l'information maritime. En ce qui concerne le civil, l'ENSM forme les officiers de la marine marchande, au rythme de 1200 étudiants par an. Des échanges internationaux (3) sont menés, notamment avec la Côte d'Ivoire, le Maroc, la Roumanie, le Canada, l'Italie et les Pays-Bas.

#### 2- Une culture maritime certaine

La culture française est historiquement marquée par son rapport à l'océan. L'œuvre de Jules Verne, deuxième auteur le plus traduit en langue étrangère, après Agatha Christie selon l'Index Translationum de l'UNESCO, en est le symbole. *Vingt Mille Lieues sous les mers* ou *Les Enfants du capitaine Grant*, plus de 150 ans après leur publication, continuent à diffuser la culture française en nourrissant les imaginaires du monde entier.

La France dispose d'une solide culture sportive, notamment en ce qui concerne la course au large. Des compétitions de référence comme le Trophée Jules-Verne, le Vendée Globe ou la Route du Rhum sont régulièrement organisées, avec comme point de départ, les ports français. La fédération mondiale de voile, si elle est aujourd'hui basée à Southampton (Grande-Bretagne), a été fondée à Paris dès 1907. Des cabinets d'architecture navale français comme celui de [Guillaume Verdier \(4\)](#) ou [VPLP Design \(5\)](#) ont, depuis la fin des années 1990, créé les voiliers les plus performants du monde, au profit de navigateurs français, italiens, américains, britanniques, allemands et néo-zélandais.

### B) Une industrie maritime diversifiée mais inégale

Regroupés au sein du GICAN ([Groupement des Industries de Construction et Activités Navales \(6\)](#)), syndicat professionnel du secteur, les industriels du maritime français sont plus de 200, pour quelques 11 milliards d'euros de chiffre d'affaires (45% à l'export) et 46 500 emplois directs. Le Cluster Maritime Français, groupe d'intérêt du secteur, chiffre à [plus de 91 milliards d'euros \(7\)](#) la production de la filière maritime complète, grâce à 360 000 emplois directs. Le tissu industriel est dense sur le littoral, que ce soit en Bretagne, en Vendée ou en région PACA.

L'industrie maritime française dispose d'une locomotive puissante, acteur incontournable du secteur : Naval Group. Ce dernier représente [plus de 3 milliards d'euros de chiffre d'affaires \(8\)](#), un tiers étant

réalisé à l'international auprès de plus de 50 marines dans le monde. Le groupe emploie 16 000 personnes en 2020. En plus de ses diverses activités, Naval Group a pris des participations avec des partenaires stratégiques comme les Chantiers de l'Atlantique ou TechnicAtome, qui produit les systèmes de propulsion nucléaire des sous-marins et porte-avions, respectivement détenus à hauteur de 11,67% et 20,3%. Le groupe crée également des joint-ventures comme [Naviris \(9\)](#) (spécialisée dans le naval dédié à la défense), avec le constructeur italien Fincantieri.

## 1- La technologie du numérique au service de la puissance française

La France dispose de la [compétence complète sur le naval militaire \(10\)](#), permettant d'assurer une production variée et la maintenance suffisante pour préserver sa flotte. Ce niveau d'expertise est une véritable force, puisqu'il est seulement partagé avec les États-Unis, la Russie et la Chine. Le niveau de complexité technique des sous-marins demande un savoir-faire unique. [Selon Naval Group \(11\)](#), « aucun autre produit ne [nécessite] la maîtrise d'autant de domaines technologiques associés à la gestion d'une multiplicité d'acteurs et d'entreprises sous-traitantes au nombre de 3 550. ».

Par ailleurs, la technologie française progresse dans de nombreux domaines, notamment grâce au concours de laboratoires, centres de recherche, start-ups et autres acteurs : recyclabilité, exploitation des ressources off-shore, paquebot à voile, course au large, plaisance, exploitation des données, cartographie, etc...

Souvent présentée comme « l'or noir du 21<sup>ème</sup> siècle », la donnée occupe désormais une place prépondérante dans le domaine maritime. De fait, les activités navales génèrent un volume considérable de données que les différents acteurs entendent exploiter à des fins de recherche, de cartographie, d'optimisation, de rationalisation et de contrôle des flux logistiques.

Bien que le secteur maritime semble monter dans le train plus tard que l'industrie de l'aéronautique ou de l'automobile, des acteurs tels que CMA-CGM investissent activement dans les technologies du Big Data et de l'IA. Le groupe s'appuie ainsi sur la technologie TRAXENS, destinée à la collecte des données en temps réels (positions, variations de température, taux d'humidité, vibrations, chocs) [afin d'assurer un suivi et un contrôle optimal de ses conteneurs \(12\)](#). A l'origine de cette innovation de pointe : une start-up française, dont l'architecture est en mesure de suivre 3 millions de conteneurs et qui bénéficie par ailleurs du [soutien de la SCR provençale et Corse et du Crédit Agricole \(13\)](#). Consciente des impératifs de souveraineté et sécurité, la structure a choisi de [conserver la maîtrise de ses données par la mise en place de trois datacenters hébergés sur le territoire français \(14\)](#).

Acteurs incontournables du monde maritime, les sociétés de classification sont également en mesure d'apporter une plus-value par l'exploitation de la donnée numérique et de la digitalisation. C'est dans cette perspective [qu'un partenariat est né entre la société française de classification Bureau Veritas marine&offshore et Dassault Systems \(15\)](#). Mue par des synergies complémentaires, cette collaboration permet à Bureau Veritas d'exploiter la plateforme numérique 3DEXPERIENCE propulsée par l'industriel et d'accélérer les temps d'études et d'évaluations des navires et des équipements.

## 2- L'industrie de plaisance française : un secteur performant

Le groupe vendéen Bénéteau fait figure de poids lourd du secteur, avec plus d'un milliard d'euros de chiffre d'affaires annuel et plus de 8 000 salariés. La France est leader mondial dans la production de monocoques et multicoques habitables, tandis que les chantiers dédiés à la plaisance exportent plus de 60% de leur production, signe que [leur savoir-faire est reconnu à l'international \(16\)](#). L'industrie française produit en effet 13% des bateaux de plaisance en Europe dont 34% des seuls voiliers.

## 3- Les grands chantiers navals, une industrie historique de pointe

L'histoire des chantiers navals de France débute avec l'industrialisation du pays au 19<sup>ème</sup> siècle. Important le savoir-faire d'un Écossais issu d'une famille de constructeurs, les Chantiers et Ateliers de Penhoët (futurs Chantiers de l'Atlantique) livrent leur [premier paquebot en 1865 \(17\)](#). Les territoires côtiers sont logiquement mis à contribution, et des villages comme Saint-Nazaire deviennent des pôles industriels majeurs. Les autres chantiers navals majeurs de France se situent à Calais, Dunkerque, Cherbourg, Concarneau, La Rochelle, Toulon, La-Seyne-sur-Mer, Marseille, Hendaye ou encore Brest, qui est le premier centre de réparation navale du pays. Les chantiers navals participent ensuite à l'effort de guerre entre 1914 et 1918, avant de connaître une période faste durant l'entre-deux-guerres dans la quête du Ruban Bleu. Cette récompense est remise aux navires les plus rapides du monde sur la traversée de l'Océan Atlantique. Le *Normandie*, symbole du raffinement et du savoir-faire français, construit par les Chantiers de Penhoët à Saint-Nazaire, se frotte alors au fameux *Queen Mary* britannique. Son lointain successeur, le *Queen Mary II* qui fut le plus grand paquebot du monde, sera livré en 2004 par les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, symbole du savoir-faire toujours réel des grands chantiers français. Les Chantiers de l'Atlantique devraient par ailleurs livrer à l'automne 2022 le premier paquebot construit en France [fonctionnant au gaz naturel liquéfié \(18\)](#). Ce navire, commande de l'armateur italien MSC, embarquera à son bord un démonstrateur de pile à combustible visant à produire de l'électricité, ce qui constitue une première mondiale. Les Chantiers de l'Atlantique travaillent également sur une autre innovation : [le retour de la voile sur les paquebots \(19\)](#).

## C) Les ports français comme outil de projection de la puissance

La France dispose de capacités portuaires majeures qui lui permettent d'alimenter son industrie et de donner accès, pour ses agriculteurs, aux débouchés internationaux.

Le monde maritime, logistique par nature, s'est beaucoup transformé ces vingt dernières années via l'épuisement des sources d'approvisionnement d'une part, la recherche de diversification d'autre part, mais aussi l'augmentation de la taille des navires qui a structuré et divisé les dessertes entre les ports de premier rang et ceux de second rang, mais aussi avec la création de lignes de *feeding* pour la constitution de hubs régionaux et spécialisés, selon des catégories de marchandises.

Ces changements structurels dans la logistique maritime, qui s'inscrivent dans la suite de la "conteneurisation" depuis les années 1980, rendent de plus en plus efficace le transport, à la fois sur le plan économique mais aussi sur le plan écologique. L'efficacité économique part cependant de certains idéaux qui ne permettent pas l'appréhension du risque. Ceci est efficace dans le cadre d'échanges internationaux, ainsi que dans l'objectif d'une amélioration de l'optimum de l'allocation du capital et du travail à l'échelle mondiale, en fonction des avantages comparatifs ou absolus

régionaux. Cela permet ainsi de favoriser la croissance mondiale des richesses et les libertés économiques. Cependant, l'analyse de la puissance n'appelle pas seulement à une analyse de l'efficacité du secteur maritime nationale mais aussi à une appréhension de sa résilience.

## *1- Des capacités portuaires en transition capacitaire et technologique*

Les capacités maritimes françaises et en particulier ses capacités portuaires sont une part essentielle de son hard power économique. Celles-ci sont à la fois des enjeux d'autonomie et de dépendance dans un contexte de libre-échange. L'union douanière implique une intégration économique poussée, ce qui signifie une interdépendance structurelle.

La décision du choix de la définition de la puissance portuaire est floue. Par construction philosophique, politique et historique, la souveraineté est nationale mais dans le cadre d'une union douanière, la question de la frontière marchande est juridiquement et fiscalement une question supranationale. La question de la résilience en sera naturellement impactée.

Le hard power par la puissance logistique de nos ports et de leur capacité ou non à capter les flux logistiques mondiaux est au cœur des rapports de forces sur les marchés internationaux. Les ports sont les roues motrices de la mondialisation. Ils permettent la captation des matières premières. Aussi, leur efficacité est fonction de nos possibilités dans la projection des capacités agricoles et industrielles de notre pays, en d'autres termes, notre capacité nationale à participer à la compétition mondiale (et à la gagner).

La France dispose de [sept grands ports maritimes en métropole et quatre en Outre-mer \(20\)](#). Selon la French Compliance Conseil, en 2020 le port du Havre est le plus grand port du pays (annexe 1), classé 76<sup>ème</sup>, et ensuite vient le port de Marseille qui est classé 119<sup>ème</sup> dans le Monde.

[Le port de Rouen \(21\)](#) (5<sup>ème</sup> en France) est assez représentatif de notre puissance économique maritime. Celle-ci ne s'autoalimente pas. Ce n'est pas l'efficacité du port qui est fonction de son poids dans l'économie. Il y a pour cela besoin d'un dialogue économique entre le port et son hinterland. C'est le premier port européen pour les produits agricoles car la France est une puissance exportatrice en la matière. En revanche, son trafic de produits pétroliers bruts ou transformés a chuté au moment de la fermeture de la raffinerie installée dans le département.

Pour être une puissance portuaire, il est nécessaire d'être doté d'un hinterland adapté et développé, et pour ce faire, il faut un port qui puisse s'y adapter.

Les critères admis et appliqués aux ports pour déterminer leur puissance économique sont le nombre de conteneurs équivalent à 20 pieds traités dans l'année ainsi que le nombre de ces conteneurs par escale permettant de déterminer la taille des bateaux accueillis. On note ainsi que le nombre de conteneurs déchargés par escale au port de Marseille est en augmentation de 30% entre [2013 \(22\)](#) et [2019 \(23\)](#). Cela démontre que les investissements réalisés ont répondu à une demande des compagnies d'accéder à des terminaux de plus grandes capacités. L'augmentation de la taille des bateaux accueillis a aussi permis une augmentation similaire de 32% du nombre de conteneurs traités par jour.

La politique publique de puissance qui vise à développer notre économie ne peut pas, pour atteindre son but, oublier la nécessité du dialogue entre les infrastructures de transport portuaire et le développement des territoires. D'autant qu'une évaluation de cette politique devrait être plus poussée. Dans le cadre d'une économie désindustrialisée comme la nôtre, l'investissement dans les infrastructures pourrait, en réalité, favoriser les importations plus que les exportations.

C'est dans ce cadre que [différentes réformes \(24\)](#) ont eu lieu. Entre 2015 et 2020, au titre des contrats de plan État-Région, 360 millions d'euros ont été dépensés dans l'entretien et le développement des infrastructures. Ces crédits font suite au plan de relance du secteur portuaire entre 2009 et 2013 de 174 millions d'euros. L'Union européenne intervient à son tour au titre du mécanisme européen d'interconnexion ou du Fonds européen pour le développement régional. Le secteur privé vient également participer au financement des infrastructures de manutention.

Ce mille-feuilles financier vient s'ajouter à une organisation complexe, paritaire, où beaucoup d'acteurs publics, de ministères, de directions et de collectivités locales jouent des coudes pour obtenir le contrôle des infrastructures.

En termes d'innovation et de développement des infrastructures portuaires, la [notion de smart port \(25\)](#) est au cœur tant du renforcement que de l'optimisation des capacités des ports français. En effet, la fluidification du processus logistique ainsi que l'interopérabilité des systèmes utilisés par les différents acteurs œuvrant au niveau des interfaces portuaires sont autant d'enjeux majeurs, qui pourtant, [peinent encore à être saisis pleinement par les opérateurs des différents ports du territoire français \(26\)](#). Cependant, diverses entreprises, parfois avec le concours de fonds publics, s'attachent à développer des solutions permettant une meilleure intégration des nouvelles technologies numériques afin de s'adapter à la variation des flux du trafic maritime et des besoins qui y sont attachés. Dans cette optique, la [stratégie nationale portuaire \(27\)](#), lancée en 2021, s'efforce de poursuivre des objectifs en termes d'automatisation et d'interopérabilité afin de permettre à la France de s'affirmer en tant qu'acteur de premier plan au niveau régional, à l'instar des Pays-Bas notamment.

Par exemple, [l'entreprise MGI est la première entreprise au monde à insérer la technologie blockchain au sein d'un système de gestion portuaire \(28\)](#) (*port community system*), afin de permettre aux acteurs œuvrant directement sur site, ainsi qu'à leurs clients, d'avoir une visibilité accrue, en termes de traçabilité ou encore de gestion de flux. Pour ce faire, [MGI s'appuie sur l'expertise de Thales \(29\)](#).

## *2- L'atout stratégique du contrôle étatique des ports*

Suites à [différentes réformes \(30\)](#) la gouvernance des ports est devenue plus managériale et régionalisée.

La résilience de notre puissance portuaire peut se mesurer dans la capacité à résister aux retournements de marché. Ainsi le rapport sénatorial ["réarmer nos ports dans la compétition internationale" \(31\)](#) (2020) rappelle que : "S'agissant des grands ports maritimes, la Direction générale du Trésor a indiqué à la mission d'information que « leur statut d'établissement public

*s'oppose à ce qu'ils constituent la cible d'un investissement étranger. Hypothétiquement, s'ils venaient à être transformés en sociétés et que leurs missions restaient inchangées, la sensibilité de certaines des activités qu'ils exercent (réalisation, exploitation, entretien des accès maritimes, police, sûreté et sécurité) pourraient les amener à entrer dans le champ de la réglementation IEF ».*

Pour autant, même si le capital social est en dehors des conditions de marché assurant notre souveraineté contre les OPA hostiles ou des retournements de marché via la structure des établissements publics industriels et commerciaux, la situation financière de nos ports relevée par [le versement de dividende à l'État \(32\)](#) semble particulièrement irrégulière et donc particulièrement non résiliente. La notion même de versement de dividende à l'État est une forme de taxe sur le service public, sur le service d'intérêt général, sur la souveraineté et sur la projection de puissance française. Sur les dix dernières années, les dividendes représentent près de 250 millions d'euros soit l'équivalent de la moitié des différents plans d'investissement sur la même période. La gouvernance des ports semble manquer de visibilité et de stratégie comme le rappelle [le rapport de la Cour des comptes sur la mise en œuvre du terminal multimodal du Havre \(33\)](#) : *“L'enquête de la Cour a montré que la réalisation du terminal multimodal du Havre a été lancée à la hâte, sans analyse préalable et dans des conditions protégeant mal les intérêts publics. Elle a abouti à un bilan financier déséquilibré entre acteurs publics et privés. Si le terminal, après l'échec d'un premier démarrage en juin 2015, fonctionne désormais, il n'a pas encore trouvé son équilibre économique.”*

Ce constat marqué par le protectionnisme doit être modéré sur la partie des opérateurs de manutention portuaire car il y a eu privatisation. Cette privatisation a permis à CMA CGM Terminals de prendre le contrôle de terminaux dans les ports français. Cependant la stratégie de puissance fondée sur un fort endettement a fragilisé la souveraineté nationale [en vendant en 2019 à une filiale détenue à 49% par une société chinoise \(34\)](#) les terminaux détenus en France et dans le monde. Les terminaux détenus par la France via CMA CGM Terminal Links font désormais partie de la stratégie chinoise de prise de contrôle des infrastructures mondiales de transport. La filiale française peut être considérée comme le faux-nez de l'impérialisme chinois qui pourrait prendre le contrôle de la filiale en cas de nouvelle défaillance financière de la part de CMA CGM.

### *3- Les moyens des prises de contrôle françaises à l'étranger.*

Si l'on empêche la prise de participation dans les ports français, les entreprises nationales se tournent vers les investissements étrangers sans pour autant pouvoir bénéficier d'un marché national leur permettant de dégager des excédents d'exploitation. Les plus gros acteurs dans le domaine sont le logisticien Bolloré Logistics et l'armateur CMA CGM. Le groupe Bolloré a d'ailleurs mis en place [une stratégie de contrôle \(35\)](#) de la plupart des ports mais aussi des routes, des ports secs et des lignes de train qui forment les hinterlands régionaux. Cela se limite cependant à des concessions qui sont des formes d'organisation largement contrôlées par les États. La capacité française à investir à l'étranger dans des systèmes de logistique, le long de ses routes stratégiques, est une forme de puissance, bien qu'elle soit mise à mal par de [la corruption avérée \(36\)](#) et par [la potentielle vente de la filiale logistique du groupe Bolloré \(37\)](#). Cela laisse à penser que cette stratégie de puissance française offshore est assez fragile financièrement.

## D) Une flotte française modeste aux perspectives prometteuses

### 1- Une flotte peu conséquente face aux grands propriétaires...

La flotte française, correspondant au nombre de navires immatriculés aux [six registres \(38\)](#) français, est composée de [424 \(39\)](#) navires au 1<sup>er</sup> juillet 2021. Sont compris dans ces 424 navires, une flotte de transport, une flotte de navires à passagers ainsi qu'une flotte de services maritimes ; on parle alors de flotte de commerce « sous pavillon français » pour désigner l'ensemble.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la flotte française se situait au 27<sup>ème</sup> rang des flottes mondiales en termes de taille du pavillon, et 22<sup>ème</sup> si l'on prend en compte la flotte contrôlée (« [navires sous pavillon étranger, mais appartenant à un armateur français \(40\)](#) »). Avec ses [438 \(41\)](#) navires et ses 12 141 milliers de tpl (tonnes de port en lourd) de tonnage total (« [capacité de chargement du navire \(42\)](#)»), la France était déjà classée 27<sup>ème</sup> en 2018. Celle-ci se trouve donc bien derrière la Grèce, le Japon ou encore la Chine, situés en tête du classement. À titre de comparaison, les 3 nations possédaient respectivement 4 371, 3 841 et 5 512 navires pour un tonnage total de 330 176, 223 615 et 183 094 milliers de tpl (annexe 2).

### 2- ...Mais qui bénéficie d'un angle d'attaque novateur

Malgré sa capacité réduite par rapport à certains pays, notamment dû au « [dépavillonnement \(43\)](#) » de plusieurs navires au profit de registres étrangers plus compétitifs, la flotte française possède des atouts. Au 1<sup>er</sup> juillet 2021, l'âge moyen de la flotte de transport français s'élevait à 8,3 ans, contre 15,5 pour celle mondiale. Dans sa globalité, la flotte marchande française est âgée d'à peine [10 ans \(44\)](#) en moyenne. Cela est très peu comparé aux 15 ans d'âge moyen de la flotte européenne et 17 de la flotte mondiale. La « jeunesse » de la flotte française permet par conséquent de la qualifier de plus performante et plus sûre. Le pavillon français a également été distingué par l'International Chamber of Shipping (ICS) en 2021 sur les critères suivants : qualité environnementale, sécurité des navires et niveau de droit social. Également placé en tête du « [Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port \(45\)](#) » (MOU) à 2 reprises, le pavillon français devance de loin le pavillon américain, placé à la 43<sup>ème</sup> place, en termes de sécurité.

Cela est particulièrement intéressant de 2 points de vue :

- La France arrive à assurer la sécurité et sûreté de ses activités maritimes sans trop de peine au travers de son pavillon et de sa flotte, condition nécessaire au développement de l'attractivité des espaces maritimes et à la création de richesses. L'enjeu est de taille puisque « [construire une flotte nationale sûre, dynamique et compétitive permet de maintenir le poids de l'ensemble de la filière maritime dans l'économie nationale \(46\)](#). »
- Plusieurs impératifs ont émané de l'Organisation maritime internationale (OMI) en termes de réduction de l'empreinte environnementale de l'activité maritime. En effet, le secteur est engagé dans un « [profond mouvement de verdissement de sa flotte \(47\)](#) ».

### 3- Les fleurons de l'industrie maritime française

S'ajoutent à cela l'importance et la réputation de certains acteurs sur la scène internationale. Certains d'entre eux ont une importance et une dynamique suffisantes pour s'insérer sur des marchés très concurrentiels et désormais mondialisés. C'est le cas de CMA-CGM, l'un des leaders du transport

maritime en conteneurs : l'entreprise possédait à elle-seule 10,1% du marché au 1<sup>er</sup> juin 2018 (annexe 3). Très diversifiée, la flotte française s'illustre également au travers de Bourbon, leader du soutien à l'offshore pétrolier, ou encore Louis Dreyfus Armateurs. Cet armateur intervient dans le secteur stratégique de la pose et entretiens de câbles, au travers desquels sont véhiculés 99% des données numériques dans le monde. Avec la somme des armements d'Orange Marine, le pays se place parmi les premières flottes mondiales en matière câblière.

#### *4- La force du droit international privé français et européen dans le commerce maritime*

Pour permettre le développement du commerce international privé, ont été créés les incoterms. En matière maritime, ils sont au nombre de quatre ; le FAS, FOS, CFR et CIF. Ils permettent de déterminer au sein d'un contrat de droit international privé le transfert de risques entre l'acheteur et le vendeur. Les incoterms européens sont rédigés par la Chambre de Commerce Internationale et habituellement par des experts juridiques originaires de l'Union européenne en opposition aux incoterms des États-Unis issus du "Uniform Commercial Code".

Néanmoins, les États-Unis rencontrent des difficultés à retranscrire les incoterms dans chacun de leurs États. C'est pourquoi depuis 2020, ils préfèrent s'aligner sur les incoterms européens pour uniformiser leurs contrats. Désormais, des experts des États-Unis, de la Chine, de l'Australie, et de la Turquie participent à la rédaction des incoterms de la Chambre Internationale de Commerce. Si cela peut être controversé, cela prouve néanmoins du rayonnement du système contractuel français et européen dans le commerce maritime de marchandises.

#### **E) Une Zone Économique Exclusive riche aux limites importantes et diverses**

La France possède le deuxième domaine maritime après les États-Unis et le premier [domaine sous maritime mondial \(48\)](#) (annexe 4).

##### *1- Une vaste emprise territoriale potentiel levier de la puissance maritime française*

[La ZEE française s'étend sur 10,2 millions de km<sup>2</sup> et 11 millions de km<sup>2</sup> \(49\)](#) si l'on considère les espaces en phase de revendication et non contestés par certains États. On peut ajouter à cela, les extensions du plateau continental allant jusqu'à 350 miles, réalisées à l'aide du programme français EXTRAPLAC, et dont certaines font encore l'objet d'examen par la Commission des limites du plateau continental (CLPC) créée par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM). En effet, le domaine sous-marin ne cesse de s'agrandir et on pourra retenir deux dates :

- 2015 : extension de 579 000 km<sup>2</sup> du plateau continental français au large de la Martinique, des Antilles, de la Guyane, de la Nouvelle-Calédonie et des îles Kerguelen
- 2020 : extension du plateau continental de plus de 150 000 km<sup>2</sup> au large des îles de la Réunion, Saint-Paul et Amsterdam.

Grâce à [ces espaces maritimes qui sont très hétérogènes \(50\)](#), la France possède un accès à tous les grands océans ainsi qu'un contrôle de certains passages clés, mais également de ressources potentielles.

La ZEE Pacifique Sud est la plus importante en termes de surface avec 6,8 millions de km<sup>2</sup> répartis autour de 4 pôles entre l'Australie et le Mexique : La Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna, la

Polynésie française et l'île de Clipperton. Très éloignée de la Métropole et souffrant d'un éloignement relatif des grandes routes maritimes, ce territoire constitue encore un défi sur bien des points, notamment l'exploration.

En deuxième position, se trouve la ZEE de l'océan Indien, avec son prolongement antarctique, pour une surface de 2,7 millions de km<sup>2</sup>. Elle est due à deux groupes d'îles : au nord Mayotte et les îles Éparses auxquelles s'ajoutent Tromelin et la Réunion. Au sud les îles Saint-Paul, Amsterdam, Crozet et Kerguelen. Du fait de la présence française très ancienne dans cet espace, il est mieux connu.

En troisième position, la ZEE Atlantique qui malgré sa proximité et la familiarité des marins français avec celle-ci possède une importance relative. Elle a une surface de 600 000 km<sup>2</sup> répartis entre les Antilles-Guyane, l'île de Saint-Pierre-et-Miquelon et les côtes atlantiques métropolitaines.

Enfin la France possède également une ZEE en Méditerranée qui s'est substituée à la Zone de Protection Écologique.

## *2- Des ressources halieutiques hétérogènes et laissées aux États tiers*

Les ressources et le potentiel d'exploitation de celles-ci sont à l'image des ZEE, c'est-à-dire très hétérogènes. En effet, elles sont abondantes au large des côtes [métropolitaines \(Manche et Atlantique\), dans les espaces maritimes relevant des Terres australes françaises \(îles Éparses ...\) ainsi qu'en Guyane \(51\)](#). A contrario, les ressources en Méditerranée, Antilles, Polynésie française et Nouvelle-Calédonie sont relativement faibles.

## *Un potentiel énergétique immense*

Les ressources connues en hydrocarbures et en gaz sont relativement faibles, cependant il semble qu'il existe des ressources prometteuses avec par exemple [le gisement Zaedyus en Guyane estimé à 300 millions de barils \(52\)](#). Cependant, plusieurs éléments s'opposent à l'exploitation de ces ressources potentielles, avec en premier lieu, la loi du 30 décembre 2017 qui prescrit la fin définitive des forages en mer sur le territoire français. S'opposent ensuite des contraintes techniques qui sont toutefois surmontables grâce au savoir-faire français dans la construction navale et l'exploitation off-shore. Enfin le dernier obstacle réside dans la connaissance parcellaire des ressources véritablement à disposition, du fait d'un manque de prospection, et ce malgré le travail de l'Ifremer.

L'océan constitue également une source importante d'énergie renouvelable avec plusieurs méthodes permettant de l'exploiter : énergie marémotrice et houlomotrice, hydroliennes, éoliennes off-shore, thermique. Le potentiel est donc bien là, mais il n'est pas encore exploité par [la France qui est en retard sur le sujet des énergies renouvelables produites à partir de la mer, bien que les choses tendent à évoluer \(53\)](#).

## *3- Des ressources minérales stratégiques dans la course aux nouvelles technologies et pour la 4e révolution industrielle*

[Les fonds marins sont riches en métaux rares et nodules polymétalliques \(54\)](#), nécessaires pour les industries de pointes et les nouvelles technologies, dont la demande ne cesse de croître. Les principaux gisements se trouveraient dans l'océan Pacifique, par conséquent la France serait très bien placée pour en profiter. Cependant, elle ne produit pas de terres rares pour l'instant mais possède toutefois un savoir-faire en termes d'exploitation.

## 4- De nombreux facteurs menaçant la souveraineté française et limitant l'expression de sa puissance

Certaines limites s'opposent à l'exploitation de notre ZEE. Elles sont d'abord juridiques, car le découpage actuel des ZEE repose sur les textes de la CNUDM signée à Montego Bay en 1982 et entrée en vigueur en 1994. Or, ces accords ne sont toujours pas ratifiés par la totalité des pays, en particulier les États-Unis. Elles sont aussi géographiques, car les limites de nos ZEE ne sont pas encore toutes fixées, ce qui empêche de les opposer aux États tiers qui viendraient les contester ou encore y exploiter des ressources.

Concernant les ressources halieutiques, des limites existent là encore. Le manque d'infrastructures nécessaires au stockage et à la transformation des produits fait que les pêcheurs français les délaissent aux profits des ressources situées dans les eaux européennes. Plus encore, nos ressources sont exploitées par d'autres États légalement (accord avec le Mexique sans contrepartie) ou illégalement, notamment avec la disparition fortuite des écrans radars des bateaux de pêche chinois lorsqu'ils atteignent les frontières de nos ZEE.

D'autres limites déjà évoquées tiennent aux contraintes techniques ainsi qu'au manque de données lié à une absence de prospection. Les perspectives d'évolution de cette situation ne sont pas favorables, la France ayant protégé une large part de ses ZEE à des fins écologiques, empêchant de facto la prospection et l'exploitation de ressources.

Enfin, la limite la plus contraignante réside dans le fait que l'immensité de la surface de la ZEE se conjugue avec l'absence de stratégie de la part de l'État français et son retrait progressif. Le recul de l'État est ainsi caractérisé par plusieurs facteurs :

- La diminution des budgets alloués à l'Ifremer, principal outil de recherche scientifique et de prospection ;
- La diminution des budgets et effectifs de la Marine nationale avec la loi de programmation militaire et l'adoption de la doctrine du « *niveau strictement nécessaire aux missions des armées proprement dites* » se traduisant par une [réduction des effectifs d'environ 23% de 2008 à 2020 \(55\)](#). De plus, entre 2000 et 2012, le nombre de bâtiments déployés en outre-mer (tous types confondus) a diminué de 20%, empêchant d'assurer une protection effective de nos ZEE et ressources ;
- Enfin, les errements stratégiques se traduisent par le fait que la diminution des moyens est concomitante au programme EXTRAPLAC, qui cherche à accroître les territoires sous-marins.

La France possède ainsi de nombreuses ressources lui permettant de prétendre au rang de puissance maritime, toutefois elles sont sous-exploitées en raison d'une absence de cohérence stratégique, sans compter les menaces émanant d'États tiers.

## Partie 2 : La stratégie de puissance maritime française face à des risques et des menaces

A) Souveraineté territoriale maritime française : entre expansionnisme et contestations

### 1- La France agrandit son espace maritime

Ces dernières années, la France a mené une stratégie d'accroissement géographique de sa ZEE. Pour ce faire, elle a officiellement déposé à l'ONU une demande d'extension via une reconnaissance de son plateau continental. Il s'agit en somme d'une prolongation de sa souveraineté sur les territoires sous-marins au-delà de sa ZEE normalement admise.

La France a eu [l'autorisation en juin 2020 \(56\)](#) d'étendre sa ZEE, gagnant ainsi plus de 700 000 km<sup>2</sup> au large de la Réunion et des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF), soit [l'équivalent de plus d'un quart de la superficie de la France continentale \(57\)](#).

Ces extensions tendent à confirmer la [seconde position mondiale de la France en terme de domaine maritime \(58\)](#), juste derrière les États-Unis et leurs 11,3 millions de km<sup>2</sup>. En effet, la Convention de Montego Bay dispose qu'au sein de son propre plateau continental, un État déclaré souverain est le [seul opérateur capable d'exploiter les ressources naturelles \(59\)](#) abritées dans les fonds marins qui lui sont reconnus.

Cependant, ces territoires ultra-marins revendiqués par la France font l'objet de contestations (annexe 5).

### 2- France face à des contestations territoriales

L'importance de l'espace maritime stratégique est source de rapports de puissance géopolitiques sur l'ensemble du globe. Si l'exemple de la politique expansionniste chinoise en mer de Chine méridionale ou les tensions en Méditerranée entre Chypre et la Turquie sont souvent évoquées, [la France a elle aussi des territoires disputés \(60\)](#).

Les limitations géographiques du territoire ultra-marin français font en effet l'objet de contestations. C'est le cas des îles Éparses, [vestiges de l'empire coloniale français, dont la souveraineté est revendiquée par le gouvernement malgache \(61\)](#). Ces îles sont l'objet de tensions constantes entre Paris et Tananarive, encore plus depuis qu'[Emmanuel Macron a proposé de faire de ces terres une réserve naturelle \(62\)](#). D'un point de vue juridique, Madagascar a obtenu en 1979 une décision non contraignante en sa faveur de la part des Nations unies. Depuis, la France a adopté une position ambivalente. Effectivement, les îles Éparses ont été rattachées au 5ème district des TAAF le 21 février 2007, mais la France a cédé à Maurice la cogestion de Tromelin, notamment la gestion des licences de pêches dans la ZEE. De plus, en 2018, [un accord de pêche historique mais peu commenté \(63\)](#) a été ratifié entre la Chine et Madagascar. Cet accord porte sur l'exploitation des ressources halieutiques de Madagascar par la Chine en contrepartie d'investissements. La menace se rapproche

dangereusement, plus encore si l'on considère que seulement une quinzaine de personnes sont chargées d'assurer la présence française sur ces îles.

La ZEE de Mayotte est également [contestée par les Comores \(64\)](#), qui défient la puissance française par des [incursions illicites \(65\)](#) au sein de ses territoires, notamment par la pratique d'actes de prédation économique à l'instar de [l'utilisation de la pêche illicite \(66\)](#). La souveraineté de l'îlot de Clipperton est [contestée par le Mexique \(67\)](#) et celle de Saint-Pierre Miquelon, dans l'Atlantique Nord, est [contestée par le Canada \(68\)](#).

Ces contestations de la souveraineté territoriale française sont une expression de la faiblesse capacitaire et structurelle de la puissance maritime de la France, laquelle apparaît menacée quand il s'agit de faire respecter ses revendications territoriales face à des concurrents visant des positions hégémoniques dans les espaces maritimes où la France souhaite se projeter.

## B) La Chine, rivale systémique de la puissance maritime française

### *1- La Nouvelle-Calédonie, laboratoire des pressions économiques et diplomatiques du régime de Xi Jinping*

Le ministre des Affaires étrangères a qualifié la Chine de [rival systémique \(69\)](#) de la puissance maritime française.

La Nouvelle-Calédonie est sans conteste un des éléments majeurs de la stratégie française de lutte contre l'encerclement chinois. En effet, ce territoire offre une position stratégique à la France et lui permet de peser dans la région indopacifique. Toutefois, ce territoire ultramarin est exposé à une influence croissante et inquiétante de la République Populaire chinoise. En effet, la Chine est [présente dans la quasi-totalité des micros-États océaniques \(70\)](#) du Pacifique et a ajouté [la Nouvelle-Calédonie à la liste de ses opérations d'influence \(71\)](#).

Selon le rapport de l'Institut de Recherches Stratégiques de l'École Militaire (IRSEM), la Chine poursuit une « [stratégie de séduction, de subjugation et de contrainte](#) » (72). En effet, la Chine cherche d'abord à peser dans l'environnement politique et donc cognitif de la Nouvelle-Calédonie. Elle le fait notamment en tentant d'influencer le résultat des référendums successifs, soutenant de manière officieuse les partisans du « oui » à l'indépendance, en se rapprochant politiquement de chefs de tribus au sein de [l'association d'amitié sino-calédonienne \(73\)](#), « [une forme d'institut Confucius déguisé](#) » (74). Le gouvernement français, au fait de la prédation chinoise, [refuse toujours l'ouverture d'un consulat chinois à Nouméa et l'ouverture d'un institut Confucius sur l'île de Tahiti \(75\)](#).

Cet appétit chinois est avant tout guidé par une vision économique. En effet, après l'Indonésie, les Philippines et la Russie, la Nouvelle-Calédonie est [le quatrième producteur mondial de nickel extrait \(76\)](#). Elle exporte principalement du minerai vers la Corée du Sud, le Japon et la Chine. Le territoire français est également le troisième fournisseur de minerai et de concentré de nickel vers [la Chine, premier consommateur de métaux au monde \(77\)](#).

Toutefois, à l'issue du troisième référendum sur l'indépendance, alors que la France apparaît comme éloignée de ce territoire, la formule « *La France est plus belle car la Nouvelle-Calédonie a décidé d'y rester* » [du président Emmanuel Macron \(78\)](#) interroge sur l'action de l'État dans un territoire où le

maintien d'un *statu quo* entre partisans de l'indépendance et opposants risque plus que jamais de générer des tensions à même de satisfaire les intérêts chinois.

*2- Le phagocytage cognitif et économique de la Polynésie, menace pour la stratégie de « containment » de la RPC*

La France a exprimé à plusieurs reprises [l'importance cardinale de la Polynésie française dans le cadre de sa stratégie en Indopacifique \(79\)](#). La Polynésie française s'efforce quant à elle de renforcer ses liens avec ses partenaires internationaux, notamment la Chine.

En effet, la Polynésie française envoie régulièrement des délégations en Chine pour se promouvoir en tant que destination touristique. Ainsi, de nombreuses sociétés chinoises, [notamment China Railway \(80\)](#), se sont rendues à Tahiti pour évoquer d'éventuels partenariats. La Polynésie française compte par ailleurs une importante population chinoise, dont la part s'élève à [12 % de la population totale \(81\)](#), un poids démographique non négligeable qui pourrait à terme influencer le pivotement de ce territoire d'Outre-mer vers le concurrent chinois.

De plus, cette stratégie d'influence se matérialise également par la présence d'Instituts Confucius, relais du lobbying pro-Pékin, ainsi que par des manifestations plus ponctuelles, comme [l'envoi de 2 millions de masques au début de la pandémie de Covid-19 \(82\)](#). Ces marques d'intérêt sont autant de risques à prendre en compte afin de limiter le renforcement des liens entre ce territoire et la République Populaire de Chine.

La Polynésie française se trouve ainsi à la croisée des chemins. Attirer davantage d'investissements et de visiteurs chinois, comme c'est le cas avec [les fermes piscicoles de Hao \(83\)](#), permettrait d'accroître la diversité économique et de positionner [ce territoire ultra-marin en tant que grenier halieutique \(84\)](#) de la Chine, source de dépendance à l'égard de la France, avec le risque d'engager en parallèle une cannibalisation progressive et potentiellement irréversible à l'égard de ce territoire.

C) L'« ami » américain peu fiable pousse la France à se tourner vers d'autres partenaires

Comme illustré encore récemment par l'affaire des sous-marins australiens et l'alliance AUKUS, les États-Unis, bien qu'alliés, choisissent souvent de faire valoir leurs propres intérêts au détriment des engagements de leurs partenaires.

Par conséquent, il semble nécessaire pour la France qu'elle développe et entretienne ses relations avec d'autres partenaires, [d'autant plus dans la région indopacifique \(85\)](#), lieu de cristallisation des tensions sino-américaines et zone remplie d'un potentiel encore sous-exploité.

C'est d'ailleurs ce qu'elle a commencé à faire avec plusieurs acteurs de la région dont l'Inde, le Japon, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, notamment [au travers des accords FRANZ \(86\)](#), ainsi qu'avec l'Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), reconnue depuis 2020 comme un partenaire officiel.

[Ces partenariats se fondent sur plusieurs domaines \(87\) :](#)

- Éducation : les programmes d'échanges internationaux ont vu le nombre d'étudiants de l'ASEAN accueillis en France augmenter de 28% en 5 ans ;
- Recherche : mise en place d'un transfert de connaissances ;
- Commerce : renforcement des échanges stratégiques ;
- La sécurité et la sûreté des territoires maritimes et adjacents avec des programmes associant les effectifs des pays concernés.

Ces sont des exemples non-exhaustifs qui montrent comment la France, [grâce à sa diplomatie et les moyens engagés \(88\)](#) peut encore rester un acteur incontournable dans la région et peut encore proposer un autre modèle que celui que les Américains ou les Chinois tentent d'imposer.

## D) Une dépendance constante aux voies maritimes stratégiques

Si le domaine maritime français peut se trouver menacé par divers acteurs étatiques étrangers, que ce soit en termes d'emprise territoriale ou de rivalité militaro-commerciale, il est également crucial de noter qu'il ne s'agit pas là des uniques faiblesses françaises en termes maritimes. En effet, la France [importe une large partie des ressources dont elle a besoin par voie maritime, et exporte également une part de sa balance commerciale par la voie des mers \(89\)](#). De fait, cette situation de dépendance commerciale vis-à-vis des voies maritimes impose de réduire autant que possible les risques encourus par les bâtiments les empruntant. Ces risques sont multiples, et ont aussi bien trait à la capacité pour les navires de les emprunter qu'à leur sûreté et à leur sécurité tout au long de leurs trajets. L'exemple du [blocage du Canal de Suez par l'Ever Given au mois de mars 2021 \(90\)](#) a permis de rappeler la fragilité de la garantie existante quant à la possibilité d'emprunter certaines voies maritimes, ici pour une infrastructure empruntée par plus de 10% du commerce maritime mondial.

Ainsi, la France déploie une [stratégie de sûreté de ses espaces maritimes \(91\)](#), dont la dernière version date de 2019, qui aborde les différents aspects de la stratégie française afin de sécuriser les voies de navigation essentielles à ses flux d'imports comme d'exports. Cette stratégie réaffirme l'importance de la maîtrise de nos espaces maritimes, et aborde trois volets : la lutte contre la piraterie, la prévention du terrorisme maritime, ainsi que l'anticipation de l'évolution des cybermenaces. Dans ce cadre, la France prend appui tant sur ses propres forces militaires que sur les dispositifs européens et otaniens que sont [EUNAVFOR \(92\)](#) et [Ocean Shield \(93\)](#). Ainsi, les opérations [Corymbe \(94\)](#) et [Atalante \(95\)](#), respectivement dans le Golfe de Guinée et la Corne de l'Afrique, permettent de maintenir une présence dissuasive afin de limiter les risques tout en assurant une certaine flexibilité dans les interventions éventuelles.

## E) La fiscalité peu attrayante des grands ports maritimes français

La fiscalité des ports français doit, elle aussi, faire l'objet d'une attention particulière. La taxe professionnelle, la taxe foncière, les impôts sur les sociétés et la TVA n'avantagent pas la fiscalité des grands ports maritimes français.

Bien qu'une liste d'exonérations existe dans le secteur maritime sous certaines conditions, la fiscalité des ports français était plus avantageuse par le passé. Les ports autonomes transformés en grands ports maritimes par la loi du 4 juillet 2008 sont désormais soumis à la taxe foncière depuis la décision

du [Conseil d'Etat du 2 juillet 2014 \(96\)](#). De plus, une décision de la [Commission Européenne de juillet 2017 \(97\)](#) rétablit l'impôt sur les sociétés pour les ports français et européens. Cette décision vient contredire deux décisions ministérielles datant de 1943 qui permettaient aux ports français d'être exonérés de cet impôt.

Avec l'exemple de ces deux décisions, cela démontre un nouveau penchant de l'État à taxer de nouveau les ports français. Une telle fiscalité ne permet pas aux ports français de baisser leur coût de droit de passage (10% pour les droits de ports et 90% pour les services portuaires). Les frais de passage portuaire français sont peu intéressants par rapport aux prix des ports concurrents. Dans l'immédiat, les ports français sont en concurrence directe avec les autres ports de la Méditerranée, à l'instar de Barcelone.

## F) De la nécessité de la coopération entre les modes de transports

### *1- La concurrence entre le fluviale et le maritime dans le nord*

En France, l'organisation économique du secteur maritime n'est pas pensée comme un monopole horizontal, de l'hinterland vers l'extérieur. Cela tend à évoluer avec la fusion des ports le long des axes fluviaux mais un acteur majeur reste encore autonome : Voies Navigables de France. D'autre part, la gestion des grands ports maritime se fait en partie sur des considérations régionales. Ainsi, la Région Hauts-de-France promeut depuis plusieurs dizaines d'années la construction du Canal Seine-Nord Europe qui reliera l'économie du nord de la France aux capacités logistiques d'Anvers et Rotterdam. C'est une intégration et une soumission de la région Hauts-de-France au nord de l'Europe, mais surtout un futur défi, et pour le port du Havre de potentielles pertes en forte quantité de biens de consommation car les Hauts-de-France sont le *hotspot* de la logistique de grands groupes français des biens de consommations comme Décathlon ou Leclerc.

### *2- Une concurrence des ports français qui entrave la compétitivité*

Les grands ports maritimes français bénéficient d'une situation géographique idéale et favorable aux échanges internationaux. Pour autant, les volumes de marchandises traités sont loin d'égaliser ceux des ports du Range nord-européen.

Parmi les carences susceptibles d'entraver un accroissement de l'activité sur ces sites, figurent un manque de coopération et d'interopérabilités des systèmes. En effet, les ports français souffrent de l'absence d'une plateforme commune qui offrirait aux opérateurs une vision globale de leur situation respective sur les différents sites portuaires répartis sur le territoire français.

Si une stratégie de « *digitalisation* » est annoncée dans les ports du Havre et de Marseille, les places portuaires françaises accusent d'un retard vis-à-vis des principaux ports étrangers. En outre, le déploiement de deux *Cargo community systems* (CCS) concurrents que sont (S)One et Ci5 [semblerait nuire à la compétitivité des ports français \(98\)](#).

Par ailleurs, l'absence d'une politique commune à tous les ports français se fait également ressentir à l'échelle de la tarification des différents services portuaires. Le cas le plus flagrant est celui du remorquage pour lequel la tarification se fait port par port. Cela instaure un climat de compétition entre les ports entre eux au détriment d'un rayonnement international.

## Partie 3 : Des leviers au service d'un accroissement de la puissance maritime française

### A) L'écologie, vivier de puissance et d'influence

#### 1- L'éolien offshore : ressource stratégique au potentiel sous-exploité

Depuis les années 1990, les sociétés pétrolières menaient leurs recherches en mers placées sous juridiction française, en particulier en outre-mer. Cela pris fin en 2017 au travers d'une loi interdisant la délivrance de nouveaux permis de recherches d'hydrocarbures en France. Le refus de prolongement de permis de recherche des Îles Éparses, dans l'Océan Indien, [marqua la clôture \(99\)](#) des projets de recherche de pétrole et de gaz en mers de France. Cette loi, perçut comme un frein au développement économique des territoires pour certains, s'inscrit dans un souhait de la France de [se détacher de l'exploitation des énergies fossiles \(100\)](#) et de miser sur l'utilisation d'énergies renouvelables.

En effet, la France jouit de diverses [ressources énergétiques marines exploitables \(101\)](#) : énergies hydrolienne, houlomotrice et marémotrice, recours à la biomasse marine, énergie éolienne offshore. Après la Grande-Bretagne, la France « bénéficie de la [2<sup>ème</sup>](#) (102) plus grande source de vent pour l'énergie éolienne ». Cette dernière représente donc une véritable opportunité pour la France. Si la France [accuse un retard \(103\)](#) dans ce domaine malgré son très fort potentiel, les difficultés rencontrées lors du développement des premiers parcs éoliens en France ont été progressivement surmontées, ouvrant la voie à de nouveaux [grands projets \(104\)](#), notamment dans les zones portuaires.

#### 2- Les stratégies énergétiques maritimes au cœur d'une nouvelle dynamique environnementale

Les émissions de CO<sub>2</sub> issus du transport maritime ont connu une hausse de près de [32%](#) (annexe 6) au cours de ces vingt dernières années et atteignent désormais plus de 3% (annexe 7). De ce fait, de nombreux ports se sont engagés dans des stratégies de développement durable car la « [dépendance aux hydrocarbures](#) » (105) représente à la fois une vulnérabilité environnementale et économique au travers des nouvelles normes environnementales. Le port de Rotterdam en est un parfait exemple, avec une réduction de ses émissions de CO<sub>2</sub> de 27% entre 2016 et 2020. En France, la transition industrialo-énergétique du port du Havre est symbolisée par l'ouverture en 2022 d'une usine d'éoliennes offshore.

Cette transition passe aussi par le « passage au vert » des navires. Le recours à des systèmes de propulsion alternatifs et l'utilisation de nouveaux carburants tels que le gaz naturel liquéfié (GNL), l'ammoniac ou l'éthanol semblent aujourd'hui inévitables, incitant les pouvoirs publics à mettre en place des dispositifs de suramortissement. Preuve de cette transition, CMA CGM possède aujourd'hui le plus grand porte-conteneurs propulsé au GNL du monde, premier navire d'une série de neuf.

La transition écologique est fréquemment associée aux nouvelles technologies numériques, lesquelles sont envisagées comme un moyen de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> générées par le fret maritime. En effet, les systèmes de géolocalisation AIS embarqués sur la quasi-totalité des navires

civils produisent une quantité d'informations permettant de cartographier les territoires maritimes et d'assurer un suivi des flottes en temps réel.

Ces dispositifs profitent ainsi à la start-up brestoise *eOdyn* qui exploite ces données afin d'apporter une meilleure lecture des courants de surface. [Soutenue par un investissement de 600 000 euros \(106\)](#), assuré par le Crédit agricole Finistère, la solution de cette start-up permet [l'optimisation des trajectoires empruntées par les navires, l'amélioration de l'efficacité des interventions de sauvetage, la sécurisation des littoraux et la limitation de l'impact environnemental des activités maritimes \(107\)](#).

Cependant, la réduction de la consommation énergétique des navires se heurte à une logique de croissance constante des activités et à l'intensification des échanges, lesquelles tendent à augmenter la quantité d'émissions polluantes.

La volonté d'établir une véritable stratégie visant à tirer parti de l'écosystème français se manifeste par [la coopération de ladite start-up avec des acteurs tels que l'Ifremer, l'European Space Agency et Airbus Defence \(108\)](#).

### *3- Leader de la norme verte : nouvel axe de puissance*

De même, la position pionnière d'un État dans un domaine permet d'être leader en termes de normalisation. À l'instar des États-Unis et des normes techniques qui régissent Internet, il est vital, d'un point de vue stratégique, de faire en sorte que la France puisse allouer les capacités suffisantes à la réalisation de projets maritimes innovants dans le but d'être à la source du travail normatif qui régira les acteurs du futur monde maritime.

### *4- La création encore bancable d'un système juridique pour le développement durable*

À l'ère du nouveau siècle, la France a commencé progressivement à se doter d'un système juridique contraignant pour la préservation de l'environnement. Le code de l'environnement voit le jour en l'an 2000, puis la [Charte de l'Environnement \(109\)](#) à valeur constitutionnelle en 2005. Plus récemment, c'est l'Union européenne qui a annoncé l'objectif de neutralité carbone à l'horizon de 2050. Tous les acteurs de l'industrie doivent y contribuer, y compris les ports français, les bateaux lors du transport de marchandises et l'industrie maritime.

Concernant le code de l'environnement, son unique succès est la répression du délit de pollution volontaire d'hydrocarbures par les navires ([art. L218-11 du Code de l'environnement](#)) (110). Il serait nécessaire, pour le reste, d'instaurer des normes juridiques plus sévères si la France souhaite les voir appliquer (cas des États-Unis) ainsi que de sensibiliser sa population à ces thématiques (cas des pays du Nord).

Dans tous les cas, le système juridique français pour la protection de l'environnement n'est pas optimal. La France et l'Union européenne restent dans une [démarche de conciliation](#) (111) entre la protection de l'environnement et l'efficacité économique dont le résultat est, pour le moment, précaire.

## 5- La politique française avérée concernant les réserves naturelles maritimes

Par ailleurs, d'ici 2030, la France souhaite placer 10% de son territoire sous "protection forte" et a notamment instauré une Stratégie de création d'Aires Maritimes Protégées entre 2011 et 2020. L'objectif étant de réguler les zones maritimes et de préserver la biodiversité. C'est notamment dans cette optique que la France a refusé de renouveler un permis de recherches pétrolières au large des îles Éparses pour préserver ses récifs et potentiellement lutter contre l'entrée de la Chine sur ses eaux (annexe 8).

### B) Le nickel calédonien, un levier de puissance économique contre la Chine ?

La Chine est le premier marché d'exportation de la Nouvelle-Calédonie, et son pourcentage dans les [exportations de l'archipel augmente rapidement \(112\)](#). Récemment, la [demande de nickel est forte et l'offre ne suit pas \(113\)](#). Cette hausse du cours du nickel pourrait permettre d'augmenter la production de nickel calédonien et se positionner comme un pôle incontournable d'achat de nickel par la Chine.

Les exportations de nickel calédonien sont limitées par un processus d'autorisation connu sous le nom controversé de « [doctrine du nickel](#) » (114) de la Nouvelle-Calédonie, afin de favoriser l'industrie locale et d'éviter de devenir une mine pour le reste du monde. [Des investisseurs chinois ont contacté la Nouvelle-Calédonie en 2019 pour acheter une part d'une usine de nickel gérée par la province Sud \(115\)](#), mais elle les a refusés avec le soutien de l'Élysée.

La Chine étant de plus en plus dépendante à ce métal stratégique rare et la France étant en position de force dans l'approvisionnement chinois en nickel, l'utilisation de cette ressource stratégique pourrait servir de moyen de pression économique afin de pénaliser les usines chinoises [notamment sa production sidérurgique \(116\)](#). Ce levier de puissance économique pourrait à terme être une des armes à privilégier dans la lutte contre la stratégie d'accroissement économique de la Chine dans la région indopacifique.

### C) L'innovation technologique, moteur de la puissance maritime française

L'affirmation de la puissance passe nécessairement par la création ou l'exploitation de richesses, lesquelles s'inscrivent dans un cercle vertueux permettant à l'État de développer et d'acquérir un degré élevé de maîtrise technologique. Cette maîtrise technologique est une assise incontournable afin de permettre à un État de se doter ou de maintenir une capacité industrielle importante, laquelle constitue un facteur de puissance. En effet, la capacité d'un État à innover, que ce soit par le biais de l'initiative privée comme de l'initiative publique, est un levier direct vers la création d'opportunités nouvelles, et donc de dépendances futures que pourraient avoir des acteurs étrangers, étatiques ou non, à l'égard d'un État. De même, l'innovation technologique de pointe permet également une diversification des secteurs de recherche, et par-là même l'acquisition de nouvelles capacités dans des domaines aux débouchés particulièrement stratégiques, à l'instar de la maîtrise par un État de son environnement.

Ainsi, on peut par exemple citer la capacité de la France en termes d'exploration des grands fonds marins. Si [80% des fonds marins du globe sont situés à plus de 3800 mètres de profondeur \(117\)](#),

seuls de rares États sont dotés de moyens leur permettant une exploration et une cartographie de ces zones, elles-mêmes prémices à une potentielle exploitation des nombreuses ressources que recèlent les abysses. Cette capacité est issue du [projet Coral \(118\)](#) lancé en 2016 par l'[Ifremer \(119\)](#) et financé pour partie par l'État et l'Union européenne. Par ailleurs, [le robot Ulyx \(120\)](#), issu de ces recherches, est le fruit d'investissements publics, mais aussi de la participation de plusieurs entreprises en pointes sur les questions d'exploration sous-marine. Cette alliance du public et du privé constitue l'un des exemples marquants de la capacité de l'État à faire vivre des projets stratégiques au travers de la constitution d'un écosystème institutionnel et entrepreneurial à même d'innover.

Si l'innovation technologique est particulièrement nécessaire à un État afin de marquer sa puissance, cela est d'autant plus vrai quand on prend en compte l'aspect cyber de cette problématique. En effet, le domaine du Cyber promet des gains de puissance dans la quasi-totalité des secteurs d'activités. Cependant, les nouvelles technologies supposent d'établir une véritable stratégie commune visant à exploiter les synergies des acteurs français. Une augmentation durable de la puissance par le cyber implique également d'assurer des investissements en R&D en vue de maintenir un effort d'innovation constant dans un domaine qui évolue rapidement.

De plus, la sécurisation des données sensibles qui transitent au sein des industries navales suppose une véritable réflexion sur la capacité à garantir la souveraineté des infrastructures de stockages et d'échanges.

Enfin, gardons à l'esprit que la multiplication des outils cyber augmente de fait la surface d'attaque. Une paralysie générale des activités, telle que l'a connu le groupe Saint-Gobain, serait fortement préjudiciable. La résilience sera donc garantie par le maintien d'une logique de robustesse et une capacité à fonctionner avec des conditions dégradées.

## D) La puissance militaire de la France au service de ses intérêts maritimes

La Marine nationale française se distingue de l'Armée de Terre, et dans une certaine mesure de l'Armée de l'Air, par la place qu'occupe la technologie au sein de ses activités. Consciente du potentiel promis par le numérique, la *Royale* a impulsé une véritable stratégie de transformation numérique, allant de l'automatisation de ses équipements jusqu'à la gestion des flux logistiques et humains.

La Frégate Européenne Multi-missions (FREMM) atteste de cette montée en puissance tant la numérisation massive de ce navire a permis de réduire les effectifs de moitié, de favoriser l'interdépendance des systèmes, d'assurer un contrôle et une vision globale des systèmes à bord. Cette logique de transformation numérique d'une flotte au format réduit se traduit par une montée en puissance globale. En effet, le maintien en condition opérationnel (MCO) des différents moyens de la Marine nationale permet à la flotte d'assurer une meilleure sécurisation des intérêts français dans la ZEE, mais aussi dans les voies maritimes stratégiques.

Les nouvelles technologies, caractérisées par une évolution constante et des capacités d'innovation qui ne relèvent plus uniquement de la puissance publique ou des grands industriels, encouragent la Marine à nouer de nouveaux partenariats et à favoriser la rencontre des mondes universitaires,

scientifiques, littéraire et industriels. Ces nouvelles synergies prennent corps, notamment aux travers n'évènements tels que le hackathon organisé par la Marine en partenariat avec les élèves de l'école 42. Pour autant, ces nouvelles collaborations se heurtent parfois aux impératifs de sécurités et certaines rigidités liées à des mécanismes d'achats contraignants et des temporalités parfois incompatibles.

Plus globalement, l'Armée française acte d'un tournant dans sa stratégie et entend s'inspirer des usages et des procédés issus du monde de la start-up, en vue d'être plus performante et réactive dans le domaine Cyber (annexe 9).

## Conclusion

La France doit se dégager de sa vision continentale pour s'appropriier les océans. Historiquement, cela n'a pas été simple. La révocation de l'Edit de Nantes a privé notre pays d'une partie non négligeable des élites françaises, de confession protestante, qui avaient une vision stratégique de l'approche maritime. Au cours du XXe siècle, d'autres obstacles sont venus contrarier cette nécessité. Aux lendemains de la seconde guerre mondiale, des affrontements de nature idéologique ont paralysé une évolution compétitive des ports français. La suprématie des ports d'Anvers et de Rotterdam a été facilitée par les blocages notamment de nature syndicale, qui ont réduit les possibilités d'action en termes de conquête de parts de marché. Les milieux politiques ont aussi leurs parts de responsabilité dans la mesure où l'absence de culture stratégique à propos des activités maritimes a fait défaut à la plupart des gouvernements de la IVe et de la Ve République.

Aujourd'hui, de nombreux enjeux restent à surmonter, en adoptant une stratégie incisive pour pouvoir rivaliser contre les puissances étrangères de plus en plus fortes. La France doit également renforcer sa compétitivité sur son territoire notamment à travers ses infrastructures portuaires et en utilisant sa performance technologique.

Être une puissance maritime est à la fois un enjeu de souveraineté d'approvisionnement, d'autonomie stratégique dans le choix de nos partenaires commerciaux, mais aussi de souveraineté financière. Une balance commerciale bénéficiaire nous permettrait d'auto-financer notre appareil productif et ainsi ne plus dépendre des prises de participations étrangères. Il ne s'agit plus seulement de quantité de la croissance du PIB, mais de sa qualité, c'est à dire la croissance de notre Produit National Brut.

L'ouverture de la France au monde maritime suppose une volonté politique capable de dépasser les précédents échecs dans ce domaine, ainsi qu'une refonte doctrinale complète autant sur le plan philosophique que militaire. C'est uniquement par ce travail de fond que la France pourra oser se donner les moyens de ses ambitions, se concevant alors comme une puissance maritime de premier rang.

## Bibliographie

- (1) Emmanuel Macron aux Assises de la mer : « Le XXI<sup>e</sup> siècle sera maritime ». (2019, 3 décembre). Ouest-France. <https://www.ouest-france.fr/economie/assises-de-la-mer/emmanuel-macron-aux-assises-de-la-mer-le-xxie-siecle-sera-maritime-6636644>
- (2) École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer. (2021). École nationale de la sécurité et de l'administration de la mer. <https://www.ecole-affaires-maritimes.fr/>
- (3) Partenariats internationaux. (2021). Ecole Nationale Supérieure Maritime. <https://www.supmaritime.fr/campus-ensm/partenariats/>
- (4) Guillaume Verdier, architecte naval tous terrains. (2021, 15 mars). La Croix. <https://www.la-croix.com/Sport/Guillaume-Verdier-architecte-naval-tous-terrains-2021-03-15-1201145636>
- (5) Le cabinet d'architecture naval VPLP change de direction. (2021, 10 février). Voile & Moteur. <https://www.voileetmoteur.com/voiliers/actualite-voile/les-gens/le-cabinet-darchitecture-naval-vplp-change-de-direction/103052>
- (6) Qu'est-ce que le GICAN ? (2021). Groupement des Industries de Construction et Activités Navales. <https://gican.asso.fr/>
- (7) Cluster maritime. (2021). L'économie maritime. [https://www.cluster-maritime.fr/economie\\_maritime/](https://www.cluster-maritime.fr/economie_maritime/)
- (8) Naval Group. (2021). Rapport financier 2020. <https://www.naval-group.com/sites/default/files/2021-03/Naval%20Group%20-%20Rapport%20financier%202020.pdf>
- (9) Naviris - A european champion. (2021). Naviris. <https://www.naviris.com/>
- (10) Lenoir, L. (2018, août 23). Les chantiers navals français, champions aux mille savoir-faire. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/2018/08/11/29001-20180811ARTFIG00007-les-chantiers-navals-francais-champions-aux-mille-savoir-faire.php>
- (11) Naval Group. (2021). Rapport financier 2020. <https://www.naval-group.com/sites/default/files/2021-03/Naval%20Group%20-%20Rapport%20financier%202020.pdf>
- (12) CMA CGM - Un Leader Mondial du Transport Maritime. (2021). CMA CGM. <https://www.cmacgm-group.com/fr/activites/au-dela-du-transport/conteneurs-connectes>
- (13) CMA CGM renforce son investissement dans la start-up TRAXENS. (2015). CMA CGM. <https://www.cmacgm-group.com/fr/news-medias/cma-cgm-renforce-son-investissement-dans-la-start-up-traxens>
- (14) Clapaud, A. (2016, 20 avril). IoT et NoSQL : Cassandra va permettre à CMA-CGM de suivre ses conteneurs en temps réel. LeMagIT. <https://www.lemagit.fr/etude/IoT-et-NoSQL-Cassandra-va-permettre-a-CMA-CGM-de-suivre-ses-conteneurs-en-quasi-temps-reel>

- (15) Dassault Systèmes et Bureau Veritas s’allient dans le secteur maritime. (2017). Bureau Veritas France. <https://www.bureauveritas.fr/magazine/dassault-systemes-et-bureau-veritas-sallient-dans-le-secteur-maritime>
- (16) Lenoir, L. (2018, août 23). Les chantiers navals français, champions aux mille savoir-faire. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/2018/08/11/29001-20180811ARTFIG00007-les-chantiers-navals-francais-champions-aux-mille-savoir-faire.php>
- (17) Couzinou, V. (2021, août 11). La construction navale à Saint-Nazaire, une aventure industrielle depuis 160 ans. Ouest-France. <https://www.ouest-france.fr/economie/tourisme/guide-ete/la-construction-navale-a-saint-nazaire-une-aventure-industrielle-depuis-160-ans-2855ed12-eedd-11eb-8fb3-44cfaeb2c880>
- (18) Saint-Nazaire et MSC lancent leur premier paquebot GNL et mettent sur cale le second | Mer et Marine. (2021, 3 décembre). Mer et marine. <https://www.meretmarine.com/fr/content/chantiers-de-latlantique-et-msc-lancent-leur-premier-paquebot-gnl-et-mettent-sur-cale-le>
- (19) Chantiers de l’Atlantique : Solid Sail/AeolDrive, la voile rigide et automatisée pour grands navires. (2021, 19 février). Ouest-France. <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/industrie-nautique/chantier/architecture-navale/chantiers-de-l-atlantique-solid-sail-aeoldrive-la-voile-rigide-et-automatisee-pour-grands-navires-f2f7a900-72c0-11eb-b055-f56d92a772dc>
- (20) Acteurs, réseau et activités portuaires en France. (2021, 14 décembre). Ministère de la Transition écologique. <https://www.ecologie.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france>
- (21) Grand port maritime de Rouen. (2021, 11 octobre). Dans Wikipédia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand\\_port\\_maritime\\_de\\_Rouen#Principales\\_caract%C3%A9ristiques](https://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_port_maritime_de_Rouen#Principales_caract%C3%A9ristiques)
- (22) Indicateurs clés du Port de Marseille Fos. (2013). Port de Marseille Fos. <https://www.marseille-port.fr/kpi-indicateurs-de-performance>
- (23) Indicateurs clés du Port de Marseille Fos. (2019). Port de Marseille Fos. <https://www.marseille-port.fr/kpi-indicateurs-de-performance>
- (24) Acteurs, réseau et activités portuaires en France. (2021, 14 décembre). Ministère de la Transition écologique. <https://www.ecologie.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france>
- (25) Wavestone. (2019). Les smarts ports. <https://www.wavestone.com/app/uploads/2019/07/Smart-ports.pdf>
- (26) Sénat, Commission de l’aménagement du territoire et du développement durable. (2019, février). Sur la compétitivité des ports maritimes à l’horizon 2020 : l’urgence d’une stratégie (No 312). <http://www.senat.fr/rap/r18-312/r18-312.html>
- (27) Ministère de l’Écologie. (2021). Stratégie nationale portuaire. [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/21002\\_strategie-nationale-portuaire.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/21002_strategie-nationale-portuaire.pdf)

(28) Cousin, C. (2020, 17 décembre). L'innovation numérique au cœur des enjeux portuaires. Voxlog. <https://www.voxlog.fr/dossier/155/linnovation-numerique-au-coeur-des-enjeux-portuaires>

(29) Pavesio, M. (2021, 6 mai). Digitalisation des systèmes logistiques. MGI. <https://www.mgi-ci5.com/digitalisation-des-systemes-logistiques/>

(30) Ministère de la Transition Ecologique, (2021), Acteurs, réseau, et activités portuaires en France. <https://www.ecologie.gouv.fr/acteurs-reseau-et-activites-portuaires-en-france>

(31) Sénat, Vaspert, M. , Rapport d'information n° 580 (2019-2020), "Réarmer" nos ports dans la compétition internationale, <http://www.senat.fr/rap/r19-580-2/r19-580-2.html#toc15>

(32) Ibid

(33) Ibid

(34) Le Marin, (2019), CMA CGM met plus de capitaux chinois dans ses terminaux, <https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/35416-cma-cgm-met-plus-de-capitaux-chinois-dans-ses-terminaux>

(35) Groupe Bolloré, (2021), Notre stratégie en Afrique, <https://www.bolloré-ports.com/reseau-mondial/afrique.html>

(36) Piel, S., Le Monde (2021), Dans une affaire de corruption en Afrique, la justice française refuse le plaider-coupable de Vincent Bolloré, [https://www.lemonde.fr/societe/article/2021/02/26/corruption-en-afrique-vincent-bolloré-plaide-coupable\\_6071276\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2021/02/26/corruption-en-afrique-vincent-bolloré-plaide-coupable_6071276_3224.html)

(37) Pigeaud, F. (2021, 1 décembre). Fin de partie pour Bolloré en Afrique ? Le Monde diplomatique. <https://www.monde-diplomatique.fr/2021/12/PIGEAUD/64118>

(38) LE PAVILLON FRANÇAIS Décryptage. (2020, mai). [https://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/le\\_pavillon\\_francais\\_decryptage\\_adf.pdf](https://www.armateursdefrance.org/sites/default/files/decryptages/le_pavillon_francais_decryptage_adf.pdf)

(39) La marine marchande en France. (2021, 14 décembre). Ministère de la Mer. <https://www.mer.gouv.fr/la-marine-marchande-en-france>

(40) La flotte de commerce française s'étoffe un peu au premier semestre 2019. (2020, 15 juin). Journal de la Marine Marchande. <https://www.journalmarinemarchande.eu/actualite/shipping/la-flotte-de-commerce-francaise-setoffe-un-peu-au-premier-semester-2019>

(41) L'Étude sur les transports maritimes 2018. (2018). [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018\\_fr.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_fr.pdf)

(42) Mesures, normes et transports — Géoconfluences. (2004). 2002 Géoconfluences ENS de Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilFaire.htm>

- (43) Vie publique.fr. (2021, 7 octobre). La compétitivité des transports et services maritimes français. <https://www.vie-publique.fr/rapport/33619-la-competitivite-des-transports-et-services-maritimes-francais>
- (44) Notre secteur | Armateurs de France. (2018). <https://www.armateursdefrance.org/notre-secteur>. <https://www.armateursdefrance.org/notre-secteur>
- (45) Memorandum de Paris : le classement 2019–2020 des pavillons a été publié. (2019). <https://actumaritime.com/2019/06/23/memorandum-de-paris-le-classement-2019-2020-des-pavillons-a-ete-publie/>
- (46) Une ambition maritime pour la France. (2016, décembre). <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0055/Temis-0055945/16494.pdf>
- (47) Fainsilber, D. (2020, 7 avril). Coronavirus : les armateurs français demandent un « plan Marshall » pour sauver le maritime. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/amp/1192943>
- (48) Caupin, J. (2020, 5 février). La France possède le 2ème domaine maritime et le 1er domaine sous-marin au monde ! Inter Invest. <https://www.inter-invest.fr/actualites/dom-tom/00050/la-france-possede-le-plus-grand-domaine-sous-maritime-au-monde>
- (49) Tableau des superficies | limitesmaritimes.gouv.fr. (2021, 25 janvier). Tableau des superficies. <https://limitesmaritimes.gouv.fr/ressources/tableau-des-superficies>
- (50) Sénat. (2021, 17 décembre). Les zones économiques exclusives ultramarines : le moment de vérité. <https://www.senat.fr/rap/r13-430/r13-4305.html>
- (51) Vie publique.fr. (2021, 18 août). La France, une puissance maritime. <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/281092-la-france-une-puissance-maritime>
- (52) Zone économique exclusive française : 11 millions de km<sup>2</sup>, pour quoi faire ? – GeoStrategia. (2017, 13 juin). <https://www.geostrategia.fr/zone-economique-exclusive-francaise-11-millions-de-km%2b2-pour-quoi-faire/>
- (53) A new horizon for offshore wind energy in France. (2021, 20 janvier). White & Case LLP International Law Firm, Global Law Practice. <https://www.whitecase.com/publications/alert/new-horizon-offshore-wind-energy-france>
- (54) LE TRÉSOR CACHÉ DES ZEE FRANÇAISES. (2016, 28 avril). VSLM | Vues sur le monde. <https://www.vuessurlemonde.com/2016/04/28/le-tresor-cache-des-zee-francaises/#:%7E:text=Outre%20des%20hydrocarbures%2C%20la%20ZEE,cobaltif%3%A8res%20o%20des%20nodules%20polym%3%A9talliques.>
- (55) Sénat. (2021, 17 décembre). Les zones économiques exclusives ultramarines : le moment de vérité. <https://www.senat.fr/rap/r13-430/r13-4305.html>

(56) SUMMARY OF RECOMMENDATIONS OF THE COMMISSION ON THE LIMITS OF THE CONTINENTAL SHELF IN REGARD TO THE PARTIAL SUBMISSION MADE BY FRANCE IN RESPECT OF LA RÉUNION ISLAND AND SAINT-PAUL AND AMSTERDAM ISLANDS ON 8 MAY 2009. (2009, mai). [https://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/fra40\\_09/2020\\_03\\_04\\_COM\\_SUMREC\\_FRA2.pdf](https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/fra40_09/2020_03_04_COM_SUMREC_FRA2.pdf)

(57) France's underwater area is extending by more than 150,000 km<sup>2</sup>. (2020, 11 juin). Gouvernement.Fr. <https://www.gouvernement.fr/en/france-s-underwater-area-is-extending-by-more-than-150000-km2>

(58) Caupin, J. (2020, 5 février). La France possède le 2ème domaine maritime et le 1er domaine sous-marin au monde ! Inter Invest. <https://www.inter-invest.fr/actualites/dom-tom/00050/la-france-possede-le-plus-grand-domaine-sous-marin-au-monde>

(59) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. (2021, 17 décembre). UNCTC. [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_fr)

(60) Sénat. (2021, 17 décembre). Les zones économiques exclusives ultramarines : le moment de vérité. <https://www.senat.fr/rap/r13-430/r13-4305.html>

(61) Caramel, L. (2019, 20 décembre). Les îles Eparses : des confettis administrés par la France en contentieux avec Madagascar. Le Monde.fr. [https://www.lemonde.fr/international/article/2019/08/02/les-iles-eparses-des-confettis-administres-par-la-france-en-contentieux-avec-madagascar\\_5495898\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2019/08/02/les-iles-eparses-des-confettis-administres-par-la-france-en-contentieux-avec-madagascar_5495898_3210.html)

(62) Outre-mer 1ère. (2020, 13 février). Biodiversité : Macron confirme la création d'une réserve naturelle nationale dans les îles Glorieuses - Outre-. Outre-mer la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/biodiversite-macron-annonce-creation-reserve-naturelle-nationale-iles-glorieuses-799955.html>

(63) Gorez, B. (2021, 23 mars). Petite pêche en péril : Madagascar signe des accords de pêche destructeurs avec des investisseurs chinois. Coalition pour des accords de pêche équitables. <https://www.capecffa.org/blog-publications/petite-pche-en-pril-madagascar-signe-des-accords-de-pche-destructeurs-avec-des-investisseurs-chinois>

(64) Afp, L. F. A. (2021, 27 mars). Mayotte : des relations toujours tendues avec l'Union des Comores. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/international/mayotte-des-relations-toujours-tendues-avec-l-union-des-comores-20210327>

(65) Sénat - Incursion illicite dans la zone économique exclusive de Mayotte. (2015, 9 avril). Sénat. <https://www.senat.fr/questions/base/2015/qSEQ150415709.html>

(66) Zinfos 974 (2015). Pêche illégale à Mayotte : 3 tonnes saisies sur l'archipel « Les Glorieuses ». L'actualité de l'île de La Réunion. [https://www.zinfos974.com/Peches-illegales-a-Mayotte-3-tonnes-saisies-sur-l-archipel-Les-Glorieuses\\_a82206.html](https://www.zinfos974.com/Peches-illegales-a-Mayotte-3-tonnes-saisies-sur-l-archipel-Les-Glorieuses_a82206.html)

- (67) R. (2020, 18 février). Clipperton, une île que se disputent la France et le Mexique ! (Voir vidéo reportage). La Prensa Francesa. <https://laprensafrancesa.com.mx/clipperton-une-ile-que-se-disputent-la-france-et-le-mexique-voir-video-reportage/#:%7E:text=Situ%C3%A9e%20%C3%A0%20environ%201000%20km,toujours%20un%20%C5%93il%20sur%20Clipperton.>
- (68) Le Monde avec AFP. (2014, avril 24). Dispute entre le Canada et la France à propos de droits maritimes. Le Monde.fr. [https://www.lemonde.fr/planete/article/2014/04/24/atlantique-nord-le-canada-s-oppose-a-la-demande-de-la-france-sur-le-plateau-continental\\_4406145\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2014/04/24/atlantique-nord-le-canada-s-oppose-a-la-demande-de-la-france-sur-le-plateau-continental_4406145_3244.html)
- (69) La Provence (2021, 14 juillet). La Chine, à la fois « partenaire » nécessaire et « rival systémique » , affirme Jean-Yves Le Drian. <https://www.laprovence.com/actu/en-direct/6424636/la-chine-a-la-fois-partenaire-necessaire-et-rival-systemique-affirme-jean-yves-le-drian.html>
- (70) Nouvelle-Calédonie 1ère. (2021, 23 octobre). Chine : quelles sont ses influences en Nouvelle-Calédonie ? Nouvelle-Calédonie la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/nouvellecaledonie/faut-il-avoir-peur-de-la-chine-1136272.html>
- (71) Nouvelle-Calédonie 1ère. (2021, 23 octobre). Chine : quelles sont ses influences en Nouvelle-Calédonie ? Nouvelle-Calédonie la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/nouvellecaledonie/faut-il-avoir-peur-de-la-chine-1136272.html>
- (72) IRSEM. (2021, octobre). LES OPÉRATIONS D'INFLUENCE CHINOISES - Un moment Machiavélien. <https://drive.google.com/file/d/1WgJ6WXkzwmUjzVs4Dj6OOh4jg0TK6Rr1/view>
- (73) B, H. (2021, 27 septembre). Une sulfureuse association d'amitié sino-calédonienne en soutien de l'indépendance. Calédosphère. <https://caledosphere.com/2021/09/23/une-sulfureuse-association-damitie-sino-caledonienne-ou-la-chine-en-soutien-de-lindependance/>
- (74) Hutton, M. (2021, 9 décembre). Nouvelle-Calédonie : un atout français convoité par la Chine. TV5MONDE. <https://information.tv5monde.com/info/nouvelle-caledonie-un-atout-francais-convoite-par-la-chine-435703>
- (75) Malovic, D. (2021, 10 décembre). En Nouvelle-Calédonie, la Chine en embuscade. La Croix. <https://www.la-croix.com/Monde/En-Nouvelle-Caledonie-Chine-embuscade-2021-12-10-1201189575>
- (76) Nouvelle-Calédonie 1ère. (2020, 2 juillet). La Nouvelle-Calédonie dans le Top 5 des producteurs mondiaux de nickel. Nouvelle-Calédonie la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/nouvellecaledonie/nouvelle-caledonie-top-5-producteurs-mondiaux-nickel-849722.html>
- (77) Challenges.fr. (2013, 18 octobre). La Chine consommera plus de métaux que le reste du monde. Challenges. [https://www.challenges.fr/economie/la-chine-consommera-plus-de-metaux-que-le-reste-du-monde\\_178426](https://www.challenges.fr/economie/la-chine-consommera-plus-de-metaux-que-le-reste-du-monde_178426)

(78) « Ce soir, la France est plus belle car la Nouvelle Calédonie a décidé d’y rester. ». (2021, 12 décembre). elysee.fr. <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2021/12/12/troisieme-vote-sur-accession-independance-nouvelle-caledonie>

(79) Discours du Président Emmanuel Macron depuis Papeete. (2021, 28 juillet). elysee.fr. <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2021/07/28/discours-du-president-emmanuel-macron-depuis-papeete>

(80) RNZ News. (2016, 14 septembre). China Railway scopes French Polynesia. RNZ. <https://www.rnz.co.nz/international/pacific-news/313329/china-railway-scopes-french-polynesia>

(81) French Polynesia - The World Factbook. (2021). The World FactBook. <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/french-polynesia/#people-and-society>

(82) Polynésie 1ère. (2020, 8 avril). Les masques arrivés de Chine bientôt distribués aux professionnels de santé. Polynésie la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/polynesie/tahiiti/les-masques-arrivees-de-chine-bientot-distribuees-aux-professionnels-de-sante-820886.html>

(83) Grivois, D. (2021, 4 octobre). Hao - La ferme, il veut l'ouvrir, Wang Cheng. actu.fr. [https://actu.fr/economie/hao-la-ferme-il-veut-l-ouvrir-wang-chen\\_45409437.html](https://actu.fr/economie/hao-la-ferme-il-veut-l-ouvrir-wang-chen_45409437.html)

(84) Véron, E., & Lincot, E. (2020, 18 juin). Polynésie française et Océanie : quelles stratégies chinoises ? The Conversation. <https://theconversation.com/polynesie-francaise-et-oceanie-quelles-strategies-chinoises-140463>

(85) L’espace indopacifique : une priorité pour la France. (2021). France Diplomatie. <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/asia-oceanie/l-espace-indopacifique-une-priorite-pour-la-france/>

(86) Les accords FRANZ (pour France, Australie, Nouvelle-Zélande). (2017). Les services de l’État en Nouvelle-Calédonie. <https://www.nouvelle-caledonie.gouv.fr/Politiques-publiques/Cooperation-regionale/Les-accords-FRANZ-pour-France-Australie-Nouvelle-Zelande2>

(87) Ministère de l’Europe et des Affaires étrangères. (2021, juillet). La stratégie de la France dans l’Indopacifique. [https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/fr\\_a4\\_indopacifique\\_v2\\_rvb\\_cle425385.pdf](https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/fr_a4_indopacifique_v2_rvb_cle425385.pdf)

(88) Participation du COMSUP des FANC à la réunion des ministres de la Défense du Pacifique Sud. (2015). Ministère des Armées. <https://www.defense.gouv.fr/espanol/operations/territoire-national/forces-de-souverainete/forces-armees-de-la-nouvelle-caledonie/breves/participation-du-comsup-des-fanc-a-la-reunion-des-ministres-de-la-defense-du-pacifique-sud>

(89) Bilan économique 2018 - Guyane. (2019). Insee - Institut national de la statistique et des études économiques. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4161069?sommaire=4163392>

(90) Le Monde avec AFP. (2021, 25 mars). Le canal de Suez bloqué à cause d'un cargo échoué en travers. Le Monde.fr. [https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/03/24/le-canal-de-suez-bloque-plusieurs-heures-a-cause-d-un-cargo-echoue-en-travers\\_6074287\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/03/24/le-canal-de-suez-bloque-plusieurs-heures-a-cause-d-un-cargo-echoue-en-travers_6074287_3234.html)

(91) Premier Ministre. (2019). Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes. [https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem\\_2019\\_finale.pdf](https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf)

(92) EUNAVFOR. (2021). EU Naval Force - Somalia. <https://eunavfor.eu/>

(93) NATO. (2021). Operation Ocean Shield. Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>

(94) Ministère Des Armées. (2021). Opération Corymbe. armées.gouv.fr. <https://www.defense.gouv.fr/operations/afrique/afrique-de-l-ouest/corymbe>

(95) Ministère Des Armées. (2021). Opération Atalante. armées.gouv.fr. <https://www.defense.gouv.fr/operations/monde/ocean-indien/atalante>

(96) Conseil d'Etat, 2 juillet 2014, n°374807

(97) Commission Européenne, 27 juillet 2017, L332/24

(98) Sénat, Vaspart, M. , Rapport d'information n° 580 (2019-2020), "Réarmer" nos ports dans la compétition internationale, <http://www.senat.fr/rap/r19-580-2/r19-580-2.html#toc15>

(99) Echos, L. (2020, 20 février). Le gouvernement annonce la fin définitive des forages en mer en France. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/le-gouvernement-annonce-la-fin-definitive-des-forages-en-mer-en-france-1173519>

(100) *La France, premier pays à interdire l'exploitation des hydrocarbures.* (2017). Gouvernement.fr. <https://www.gouvernement.fr/projet-loi-hydrocarbures-France-premier-pays-interdit-exploitation-des-hydrocarbures>

(101) Annaig Oiry, « Développer les énergies marines renouvelables sur la façade atlantique française : entre contestation et planification », Géoconfluences, novembre 2018. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/changement-global/articles-scientifiques/energies-marines-renouvelables-france-contestation-planification>

(102) *A new horizon for offshore wind energy in France.* (2021, 20 janvier). White & Case LLP International Law Firm, Global Law Practice. <https://www.whitecase.com/publications/alert/new-horizon-offshore-wind-energy-france>

(103) Moal, M. (2021, 6 juillet). Éoliennes en mer : pourquoi la France est à la traîne ? *France Inter.* <https://www.franceinter.fr/environnement/eoliennes-en-mer-pourquoi-la-france-est-a-la-traine>

(104) Wajsbrot, S. (2021, 27 avril). Eolien en mer : la France tente un nouveau départ. *Les Echos*. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/eolien-en-mer-la-france-tente-un-nouveau-depart-1310105>

(105) Roche, S. (2021, 11 mai). Face au défi énergétique, l'urgence de réinventer les ports. *The Conversation*. <https://theconversation.com/face-au-defi-energetique-lurgence-de-reinventer-les-ports-159281>

(106) Marco, A. (2020, 16 novembre). Big data maritime : 600 000 euros d'investissement pour eOdyn | Alliancy. *Alliancy, le mag Numérique et Business*. <https://www.alliancy.fr/big-data-maritime-600-000-e-dinvestissement-pour-eodyn>

(107) Planète, R. L. E. (2020, 23 octobre). EOdyn : l'intelligence artificielle qui optimise les routes maritimes. *Les Echos Planète*. <https://planete.lesechos.fr/solutions/eodyn-lintelligence-artificielle-qui-optimise-les-routes-maritimes-4240/>

(108) Ibid.

(109) Charte de l'Environnement, 2004

(110) Article L218-11 du Code de l'environnement

(111) Radisson, L. (2013, 25 février). Le droit pénal de l'environnement sera-t-il plus efficace à l'avenir ? *Actu-Environnement*. <https://www.actu-environnement.com/ae/news/droit-penal-environnement-reforme-polices-environnement-17908.php4#:~:text=%22L'effectivit%C3%A9%20du%20droit%20de,d'infractions%20environnem%20font%20d%C3%A9faut>

(112) Institut d'Emission d'Outre-Mer. (2021). *Rapport annuel économique Nouvelle-Calédonie 2020*. [https://www.ieom.fr/IMG/pdf/rapport\\_annuel\\_economique\\_2020\\_nouvelle-caledonie.pdf](https://www.ieom.fr/IMG/pdf/rapport_annuel_economique_2020_nouvelle-caledonie.pdf)

(113) Nouvelle-Calédonie 1ère. (2021, août 13). Le prix du nickel en Chine bondit, « la production calédonienne va monter au second semestre » selon Jim Lennon. *Nouvelle-Calédonie la 1ère*. <https://la1ere.francetvinfo.fr/nouvelledcalédonie/le-prix-du-nickel-en-chine-bondit-la-production-caledonienne-va-monter-au-second-semestre-selon-jim-lennon-1079320.html>

(114) Roger, P. (2021, 24 avril). En Nouvelle-Calédonie, la « doctrine nickel » mise à mal. *Le Monde.fr*. [https://www.lemonde.fr/politique/article/2021/04/24/en-nouvelle-caledonie-la-doctrine-nickel-mise-a-mal\\_6077903\\_823448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2021/04/24/en-nouvelle-caledonie-la-doctrine-nickel-mise-a-mal_6077903_823448.html)

(115) Nouvelle-Calédonie 1ère. (2021, janvier 11). Décryptage : que proposent les prétendants au rachat de l'usine du Sud ? *Nouvelle-Calédonie la 1ère*. <https://la1ere.francetvinfo.fr/nouvelledcalédonie/decryptage-que-proposent-les-pretendants-au-rachat-de-l-usine-du-sud-893992.html>

(116) Outre-mer 1ère. (2021, 18 janvier). En Chine, son premier client, le nickel de la Nouvelle-Calédonie se fait rare. *Outre-mer la 1ère*. <https://la1ere.francetvinfo.fr/en-chine-son-premier-client-le-nickel-de-la-nouvelle-caledonie-se-fait-rare-912970.html>

(117) Laverne, C. (2019, 19 septembre). De 1872 à aujourd'hui, histoire de l'exploration des Abysses. *Geo.fr*. <https://www.geo.fr/aventure/de-1872-a-aujourd'hui-histoire-de-l-exploration-des-abysse-197605>

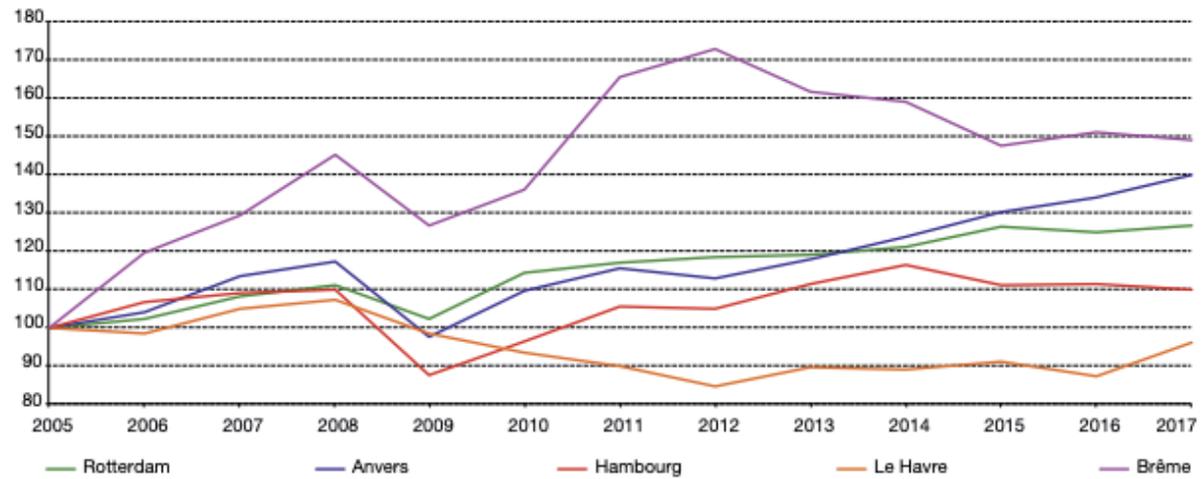
(118) *Coral*. (2021). Ifremer. <https://www.flotteoceanographique.fr/Nos-technologies/Grands-Projets-en-cours/Coral>

(119) *Ifremer*. (2021). Ifremer. <https://wwz.ifremer.fr/>

(120) *Odyssée des grands fonds : un nouveau robot sous-marin pour les sciences océaniques*. (2021). Ifremer. <https://wwz.ifremer.fr/Espace-Presse/Communiques-de-presse/Odysee-des-grands-fonds-un-nouveau-robot-sous-marin-pour-les-sciences-oceaniques>

## Annexes

(1) Évolution du tonnage des principaux ports européens du Range nord



Source : SDES

(2)

	Pays ou territoire	Nombre de navires			Tonnage total (milliers de tpl)			
		Pavillon national	Pavillon étranger ou international	Total	Pavillon national	Pavillon étranger ou international	Total	Pavillon national en pourcentage du total (tp)
1	Grèce	774	3 597	4 371	64 977	265 199	330 176	19,7
2	Japon	988	2 853	3 841	38 053	185 562	223 615	17,0
3	Chine	3 556	1 956	5 512	83 639	99 455	183 094	45,7
4	Allemagne	319	2 550	2 869	11 730	95 389	107 119	11,0
5	Singapour	240	2 389	2 629	2 255	101 327	103 583	2,2
6	Hong Kong (Chine)	95	1 497	1 592	2 411	95 396	97 806	2,5
7	République de Corée	801	825	1 626	14 019	63 258	77 277	18,1
8	États-Unis	943	1 128	2 071	13 319	55 611	68 930	19,3
9	Norvège	549	1 433	1 982	4 944	54 437	59 380	8,3
10	Bermudes	21	473	494	1 215	53 036	54 252	2,2
11	Province chinoise de Taiwan	164	823	987	6 732	43 690	50 422	13,4
12	Royaume-Uni	398	956	1 354	9 496	40 494	49 989	19,0
13	Monaco	16	405	421	3 856	35 467	39 323	9,8
14	Danemark	139	805	944	1 521	37 691	39 212	3,9
15	Turquie	633	889	1 522	8 034	19 207	27 241	29,5
16	Inde	885	126	1 011	17 974	6 878	24 852	72,3
17	Suisse	43	368	411	1 565	23 240	24 805	6,3
18	Belgique	120	152	272	12 405	11 225	23 630	52,5
19	Fédération de Russie	1 384	323	1 707	7 589	14 630	22 219	34,2
20	Indonésie	1 886	62	1 948	19 414	885	20 299	95,6
21	Italie	583	163	746	14 221	5 530	19 750	72,0
22	Malaisie	500	162	662	9 731	9 793	19 524	49,8
23	Pays-Bas	800	428	1 228	6 911	11 205	18 116	38,2
24	République islamique d'Iran	164	62	226	3 914	13 927	17 841	21,9
25	Émirats arabes unis	200	695	895	1 115	16 317	17 432	6,4
26	Arabie saoudite	219	67	286	13 378	3 760	17 138	78,1
27	France	159	279	438	5 635	6 506	12 141	46,4
28	Brésil	290	100	390	4 341	7 636	11 976	36,2
29	Chypre	14	281	295	92	10 137	10 229	0,9
30	Viet Nam	875	116	991	7 464	1 756	9 221	81,0
31	Canada	220	149	369	2 695	6 387	9 082	29,7
32	Oman	6	42	48	6	7 782	7 788	0,1
33	Thaïlande	337	65	402	5 576	1 983	7 559	73,8
34	Qatar	63	56	119	1 841	4 977	6 818	27,0
35	Suède	167	122	289	2 332	3 927	6 259	37,3
	<b>Total partiel, 35 principaux pays propriétaires</b>	<b>18 551</b>	<b>26 397</b>	<b>44 948</b>	<b>404 399</b>	<b>1 413 699</b>	<b>1 818 098</b>	<b>22,2</b>
	<i>Reste du monde et inconnu</i>	<i>3 224</i>	<i>2 560</i>	<i>5 784</i>	<i>36 114</i>	<i>55 800</i>	<i>91 913</i>	<i>39,3</i>
	<b>Total mondial</b>	<b>21 775</b>	<b>28 957</b>	<b>50 732</b>	<b>440 513</b>	<b>1 469 499</b>	<b>1 910 012</b>	<b>23,1</b>

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Clarksons Research.

(3)

	Détenus			Affrétés			Total				
	Nombre de navires	Total (EVP)	Taille moyenne des navires (EVP)	Nombre de navires	Total (EVP)	Taille moyenne des navires (EVP)	Nombre de navires	Total (EVP)	Part de marché (pourcentage d'EVP)	Taille moyenne des navires (EVP)	Part de navires affrétés (pourcentage)
Maersk	300	2 213 253	7 378	400	1 666 186	4 165	700	3 879 439	15,3	5 542	42,9
Mediterranean Shipping Company	154	1 032 256	6 703	319	2 085 852	6 539	473	3 118 108	12,3	6 592	66,9
CMA CGM	147	1 131 606	7 698	329	1 422 658	4 324	476	2 554 264	10,1	5 366	55,7
China Ocean Shipping (Group) Company	156	1 194 776	7 659	174	777 715	4 470	330	1 972 491	7,8	5 977	39,4
Hapag-Lloyd	105	999 787	9 522	112	551 087	4 920	217	1 550 874	6,1	7 147	35,5
Ocean Network Express	88	700 560	7 961	140	835 752	5 970	228	1 536 312	6,1	6 738	54,4
Evergreen	113	577 062	5 107	87	533 646	6 134	200	1 110 708	4,4	5 554	48,0
Orient Overseas Container Line	55	495 150	9 003	44	194 836	4 428	99	689 986	2,7	6 970	28,2
Yang Ming	45	209 810	4 662	55	399 939	7 272	100	609 749	2,4	6 097	65,6
Pacific International Lines	118	348 140	2 950	14	65 194	4 657	132	413 334	1,6	3 131	15,8
Zim Integrated Shipping Services	11	70 314	6 392	72	328 612	4 564	83	398 926	1,6	4 806	82,4
Hyundai Merchant Marine	20	158 886	7 944	45	223 258	4 961	65	382 144	1,5	5 879	58,4
Wan Hai Lines	72	172 819	2 400	28	82 263	2 938	100	255 082	1,0	2 551	32,2
X-Press Feeders	20	17 253	863	69	109 462	1 586	89	126 715	0,5	1 424	86,4
Republic of Korea Marine Transport Company	27	57 082	2 114	30	67 378	2 246	57	124 460	0,5	2 184	54,1
Islamic Republic of Iran Shipping Lines	24	79 668	3 320	4	22 850	5 713	28	102 518	0,4	3 661	22,3
Shandong International Transportation Corporation	50	70 719	1 414	17	23 950	1 409	67	94 669	0,4	1 413	25,3
SM Line	13	57 706	4 439	7	20 612	2 945	20	78 318	0,3	3 916	26,3
Arkas Line	37	65 336	1 766	7	9 940	1 420	44	75 276	0,3	1 711	13,2
TS Lines	4	7 200	1 800	29	66 312	2 287	33	73 512	0,3	2 228	90,2
Transworld Group of Companies	22	38 159	1 735	11	22 302	2 027	33	60 461	0,2	1 832	36,9
Feedertech Shipping	5	12 040	2 408	12	44 422	3 702	17	56 462	0,2	3 321	78,7
Grimaldi Group	41	48 110	1 173	7	3 343	478	48	51 453	0,2	1 072	6,5
Quanzhou Ansheng Shipping Company	20	50 820	2 541				20	50 820	0,2	2 541	0,0
Regional Container Lines	20	28 928	1 446	7	17 060	2 437	27	45 988	0,2	1 703	37,1
Unifeeder	1	530	530	38	42 883	1 129	39	43 413	0,2	1 113	98,8
China Navigation Company	19	31 872	1 677	6	10 859	1 810	25	42 731	0,2	1 709	25,4
Grig Star	26	41 540	1 598	1	306	306	27	41 846	0,2	1 550	0,7
Sinotrans	13	21 102	1 623	13	20 139	1 549	26	41 241	0,2	1 586	48,8
Sinokor Merchant Marine	12	17 874	1 490	18	22 409	1 245	30	40 283	0,2	1 343	55,6
Total partiel, 30 principaux transporteurs	1 738	9 950 358	5 725	2 095	9 671 225	4 616	3 833	19 621 583	77,6	5 119	49,3
Reste du monde							4 330	5 668 430	22,4	1 309	
Total mondial							8 163	25 290 013	100,0	3 098	

Source : Calculs du secrétariat de la CNUCED, d'après des données de MDS Transmodal.

(4)

## Définition de la Zone Économique Exclusive

Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (datée du 10 décembre 1982), la zone économique exclusive (ZEE) correspond à une zone maritime sur laquelle un pays a la souveraineté sur l'exploration et le développement des ressources. Cette zone s'étend sur 370,4 kilomètres (200 milles marins) de la côte. Une fois cette limite dépassée, ces zones maritimes seront régies par le droit international. Par conséquent, en tant que propriétaire de la zone économique exclusive, le pays a des droits souverains exclusifs sur la zone désignée, lui permettant de :

- Protéger et gérer toutes les ressources naturelles de la zone économique exclusive
- Explorer et développer les fonds marins et le sous-sol dans les zones susmentionnées

Cette zone économique exclusive ne peut s'étendre au-delà de 200 milles marins. Dans la zone économique exclusive, la mer territoriale représente la zone la plus large de 12 milles marins (environ 22 kilomètres) sur laquelle les États côtiers exercent leur souveraineté. Si les États voisins voient leurs côtes distantes de moins de 24 milles, la part des lits se situe dans la médiane. Le pays exerce également la souveraineté sur ses eaux territoriales sur son espace aérien.

Pour sa part, la zone contiguë est une zone maritime à un peu plus de 44 kilomètres (24 milles nautiques) de la côte de la ligne de base à droite (limite moyenne de l'eau à marée basse). L'Etat côtier y exerce des droits de douane et de police. Cependant, à la différence des territoires, il n'y a aucune souveraineté : il ne respecte que ses lois douanières et fiscales ainsi que la législation sanitaire et d'immigration.

La largeur de la zone maritime du pays côtier se mesure à partir de la ligne de base. Elle correspond à la limite de la zone couverte en permanence par l'océan. Si l'état a une série d'îles près de sa côte, ou si sa côte est enfoncée ou instable en raison de causes naturelles (deltas), la ligne de base normale (appelée ligne de basse mer) est remplacée par une ligne de base droite, augmentant la quantité de eaux intérieures. Ces dernières ne sont alors plus considérées comme des eaux territoriales (l'espace maritime dans lequel les pays tiers jouissent du droit de passage inoffensif), mais comme des eaux intérieures, et relèvent donc de la souveraineté des États côtiers.

## Définition du plateau continental

D'un point de vue physique, le plateau continental correspond à la continuité du continent sous l'océan.

Selon l'article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le plateau continental correspond juridiquement à notre plateau continental plus les talus continentaux et les glaciers continentaux. Elle correspond juridiquement à la marge continentale, c'est-à-dire à l'ensemble de la zone où se déposent les sédiments de l'érosion continentale. Il existe des exceptions lorsque deux pays côtiers opposés sont très proches l'un de l'autre, comme notre côte et la côte britannique. Dans ce cas, la délimitation maritime est effectuée après négociations entre les pays concernés.

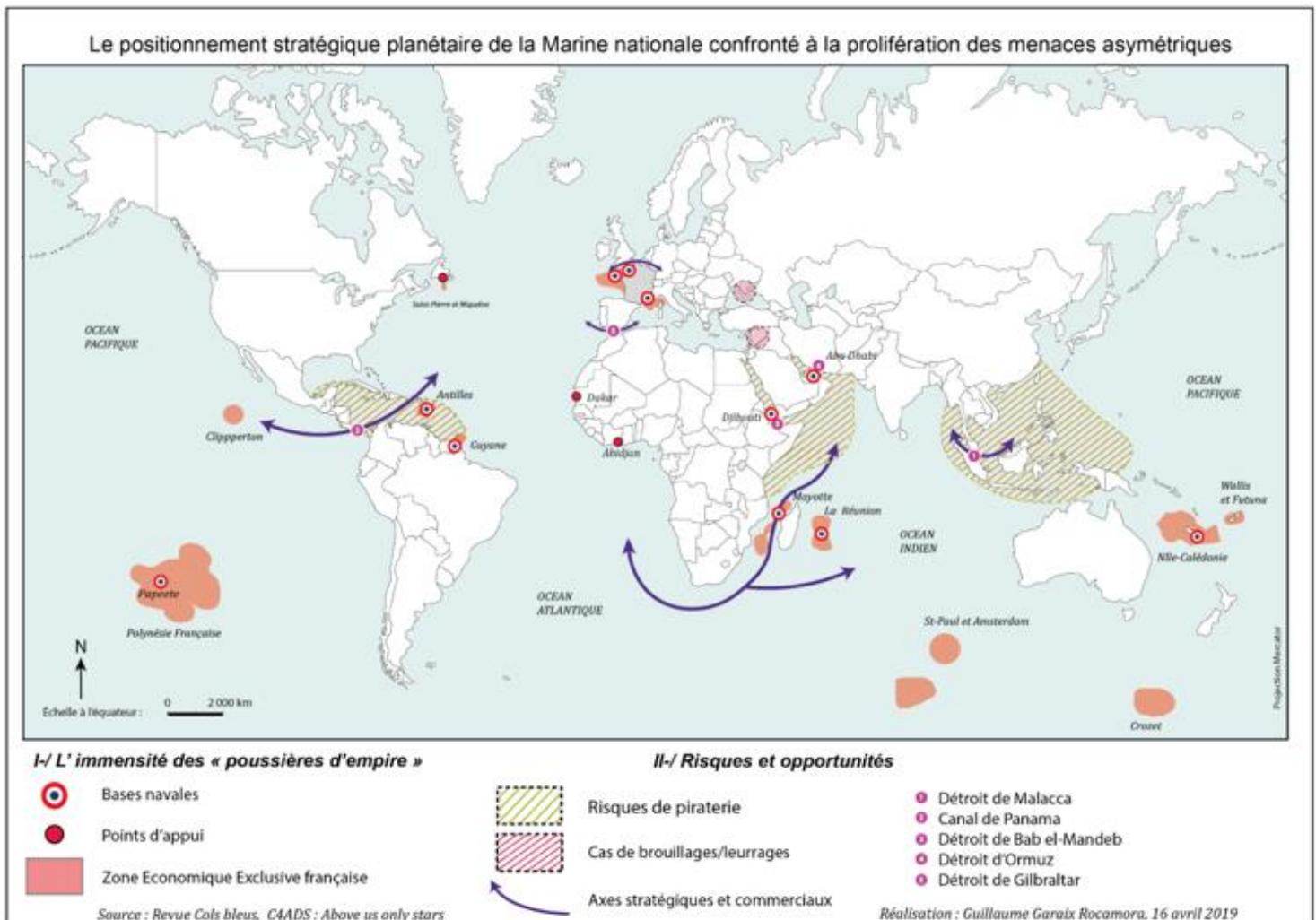
Il est important de ne pas fusionner le plateau continental géophysique, en particulier la partie continentale qui est submergée par l'océan, et le plateau continental équivalent juridiquement aux zones maritimes des pays côtiers. Par exemple, la France et le Royaume-Uni partagent le même plateau continental d'un point de vue géophysique. En revanche, d'un point de vue juridique, chaque plateau continental fait partie de ce plateau continental (les négociations sont menées conformément à l'accord de délimitation).

En conclusion, le domaine maritime correspond, d'après le droit, à la Zone Economique Exclusive. Il donne l'exclusivité sur l'exploitation des sols, sous-sols et toute ressource naturelle dans la zone. Par défaut, on

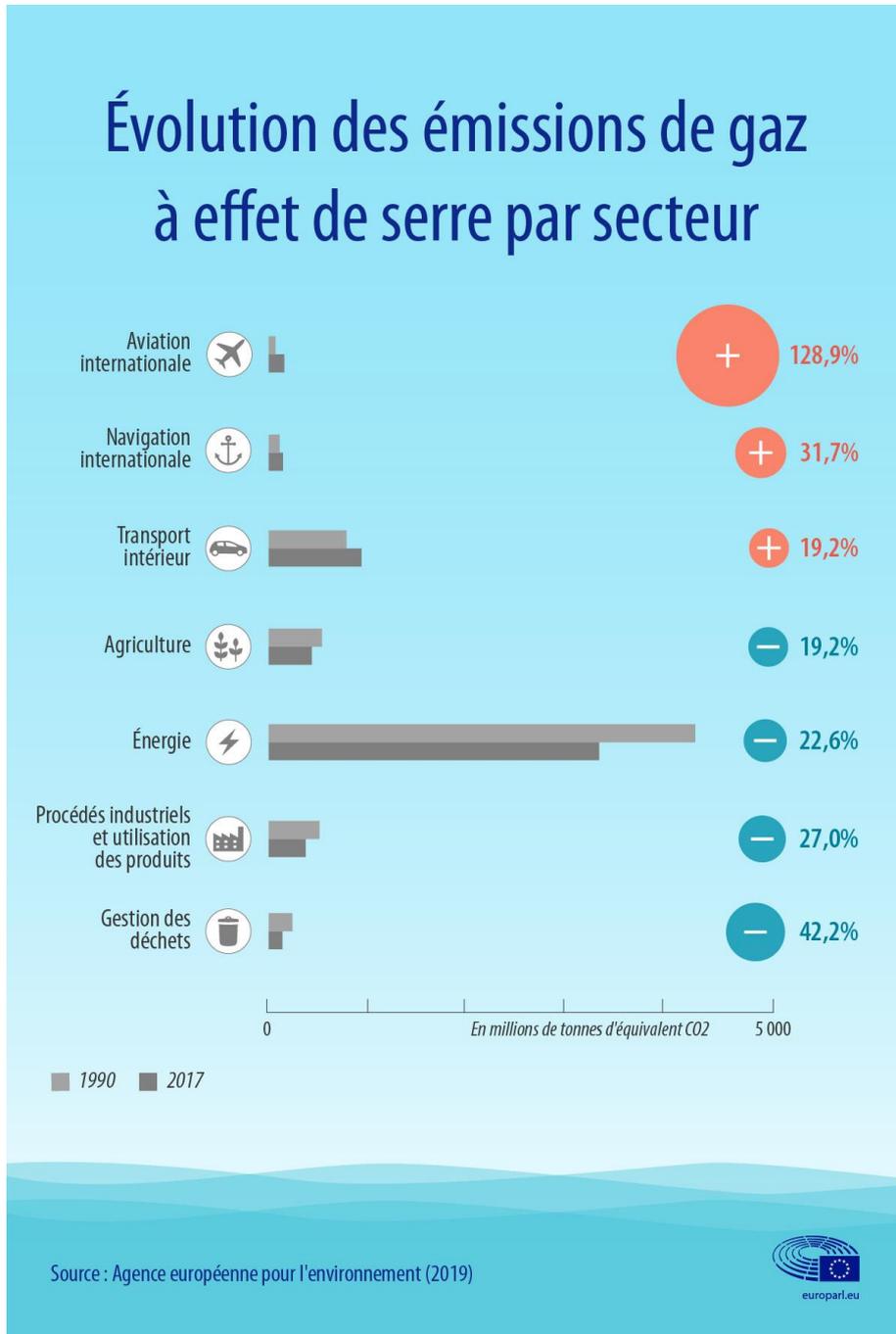
# Évaluation de la puissance maritime globale de la France

considère que le plateau continental s'étend jusqu'à 200 miles marins des côtes et correspond ainsi à la ZEE. Mais, c'est là toute la subtilité, le plateau continental est juridiquement extensible jusqu'à 350 miles marins (648,2 km) des côtes ! En effet, de nombreuses zones côtières dans le monde voient le prolongement de la marge continentale au-delà de la fameuse limite des 200 miles (les zones où il y a eu un très important dépôt de sédiments ainsi que celles où la croûte continentale, partie de la croûte terrestre formant un continent, se prolonge sous l'océan). Dans ce cas, au-delà des 200 miles, il ne s'agit plus du domaine maritime (ZEE) mais du domaine sous-marin : ce dernier donne droit à l'exploitation par l'État tutélaire du sol et du sous-sol dans cette zone étendue mais pas de droit sur les eaux (et donc pas de droit exclusif sur la pêche). Ce droit d'exploitation des sols et sous-sols n'est pas totalement exclusif. Au bout de 12 ans, l'État côtier doit partager 7% de la production annuelle avec l'Autorité Internationale des Fonds Marins qui gère les grands fonds pour le compte de l'humanité. Ainsi ZEE (domaine maritime) et extension du plateau continental (extension du domaine sous-marin) sont deux choses bien distinctes.

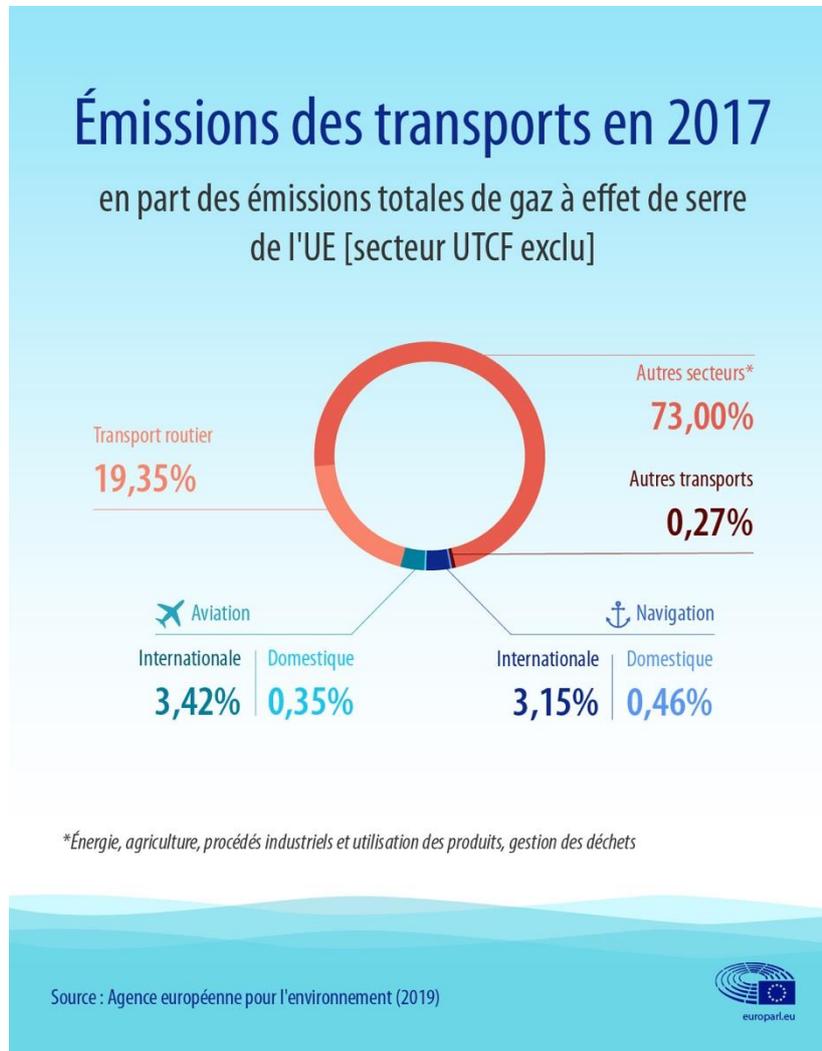
(5) Le positionnement stratégique planétaire de la Marine nationale confronté à la prolifération des menaces asymétriques



(6)



(7)



[\(8\) Aires marines protégées](#)

(9) L'Armée française adopte les usages issus du monde de la Start-up dans le domaine du numérique

