

2 La France, puissance maritime ?

Le point sur le programme

Cette partie du programme apparaît comme une vraie nouveauté, tant elle focalise son propos sur un aspect souvent négligé de la puissance française, à savoir sa dimension maritime. Elle n'a jamais vraiment été étudiée en tant que telle dans les programmes précédents, qui se concentraient classiquement sur le rayonnement économique, diplomatique et culturel de la France tel qu'il sera étudié dans le thème 2, chapitre 4. Ce chapitre, par voie de conséquence, met en lumière l'importance de l'outre-mer français dans la puissance de la France car il en constitue un des fondements essentiels, par la ZEE comme par les points d'appui militaire qu'il fournit, en permettant au pays d'être présent dans toutes les mers du globe. Il est nécessaire toutefois de nuancer le propos, ce qui justifie le point d'interrogation qui ponctue le titre du chapitre, car la puissance maritime française apparaît tout de même secondaire par rapport à d'autres (États-Unis, Chine), même si peu de pays dans le monde peuvent s'enorgueillir d'en disposer.

Comme dans tous les chapitres portant sur la France, nous avons fait le choix de proposer à l'enseignant une étude de cas, mais il a toute liberté de la faire ou non. Elle porte sur la présence française en mer des Caraïbes et permet donc d'évaluer l'importance économique et géopolitique et les enjeux des Antilles françaises.

Après cette étude de cas, le chapitre s'organise de la façon suivante :

- Un questionnement sur l'ampleur et les limites de la puissance maritime de la France :
 - une double-page Cartes l'aborde aux échelles mondiale et européenne (pp. 70-71)
 - le cours 1 (pp. 72-73) donne les principaux éléments de réponse
 - l'exemple, portant sur le port du Havre (pp. 74-75), met en évidence ses points forts et ses limites dans la *Northern Range*, représentatifs de la place de la France dans l'économie mondiale et des faiblesses de notre tradition maritime.
 - Un questionnement sur les enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux de la présence maritime de la France est ensuite abordé par un triptyque carte (pp. 76-77)/cours (pp. 78-79)/exemple (pp. 80-81), ce dernier portant sur la présence française dans l'océan Indien. Cet exemple, centré sur un des outre-mer français, se rapproche de l'étude de cas, et permet donc d'aborder le problème plus rapidement, si l'enseignant le souhaite.
- Dans l'optique d'accentuer la préparation des élèves à l'oral, une DP propose une base documentaire utile pour un exposé portant sur les moyens utilisés par la France pour s'affirmer en mer (pp. 82-83).

Deux doubles-pages d'exercices (pp. 84-87) et une de sujets de bac blanc (pp. 88-89) sont ensuite proposées, avant deux doubles-pages Réviser qui portent sur les deux chapitres du thème.

pp. 64-65 Photographies d'ouverture

Ces deux photographies illustrent les dimensions économiques et environnementales de la puissance-présence française dans les mers et océans.

À gauche, la photographie de Marseille-Fos illustre la dimension économique. La France est desservie par de très gros porte-conteneurs et elle dispose d'un outil portuaire moderne et performant comme le montre la taille du navire opéré, donc la taille du bassin et du quai, et la puissance des portiques qui sont en cours de chargement ou de déchargement du navire. La France est donc desservie par des grandes routes, son économie est maritimisée si on la replace dans les problématiques abordées dans le chapitre 1. Toutefois, la légende donne des informations qui nuancent fortement ce constat en insistant sur le fait que le premier port français est dominé par d'autres ports européens, y compris en Méditerranée.

La photographie de droite associe présence française en outre-mer, ici à travers la ZEE de la Nouvelle-Calédonie, qui est aussi un parc naturel, et enjeu environnemental car la France se doit, en vertu de cette possession, de protéger un environnement marin exceptionnel et menacé, les récifs coralliens étant en cours de dégradation rapide sur l'ensemble de la planète à cause du réchauffement climatique (blanchiment des coraux).

pp. 66-69 Étude de cas

Antilles françaises : Ampleur, limites et enjeux de la présence française

L'outre-mer apparaît comme l'espace emblématique de la présence et de la puissance maritime de la France en raison de la ZEE qui entoure ces possessions lointaines

et du fait qu'il permet à la France d'assurer une présence militaire loin de la France métropolitaine. On peut raisonnablement penser que, sans l'outre-mer, l'idée même d'aborder « la puissance maritime de la France » ne serait pas venue à l'esprit des concepteurs du programme. On imagine mal par exemple les programmes de géographie de l'Allemagne ou de l'Italie aborder ce type de sujet.

Nous avons choisi de centrer notre propos sur les Antilles, mais l'océan Indien n'est pas oublié puisqu'il fait l'objet d'un exemple et qu'il apparaît aussi dans l'étude de cas sur l'océan Indien du chapitre 1. Seules ces deux régions d'outre-mer apparaissent pertinentes pour couvrir l'ensemble du sujet du chapitre : la présence française dans le Pacifique est moins importante du point de vue géopolitique et économique, car les îles françaises ne sont pas situées à proximité d'une route majeure. Les Antilles restent l'espace ultra-marin où la présence française apparaît comme la plus importante, tout en associant étroitement l'ensemble des enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux.

Réponses aux questions p. 67

Parcours 1

1. À l'est de l'arc caribéen, les Antilles françaises occupent une place marginale dans cet ensemble régional très vaste. Ce sont de toutes petites îles, bien plus modestes que Cuba, l'ensemble Haïti-République dominicaine, la Jamaïque ou Porto-Rico. Leur ZEE n'est cependant pas négligeable.

2. En termes de superficie, de population, de trafic portuaire ou même de ZEE, ces îles occupent une place très secondaire en France, avec une part relative toujours inférieure à 2 %. Seul le trafic portuaire approche ces 2 %, soit une proportion supérieure à la population, ce qui rend compte de leur extraversion : en raison de leur caractère insulaire, leurs exportations s'effectuent par voie maritime, et surtout elles sont très dépendantes des importations car leur dépendance énergétique, alimentaire et en produits manufacturés est très forte. En revanche, le dernier critère (ratio ZEE/superficie terrestre) témoigne du fait que ces îles « confettis d'Empire », permettent à la France de disposer d'une ZEE très importante, ce qui montre le rôle de l'outre-mer dans la puissance maritime française. Certes, le littoral métropolitain est bordé d'une ZEE conséquente, mais la France ne peut se targuer de disposer du deuxième domaine maritime mondial qu'en raison de ses possessions ultra-marines.

3. La France dispose d'une base navale aux Antilles car cette espace lui appartient et elle doit donc y affirmer sa souveraineté. Notons que cette dimension militaire est ancienne, comme en témoigne le fort Vauban (doc. 4) construit au XVII^e siècle, pour protéger les possessions françaises des convoitises britanniques et néerlandaises. Cette présence militaire française rend compte de la puissance économique de la France, pays suffisamment

riche pour projeter des forces militaires loin de son territoire. La maîtrise technologique n'est pas absente non plus quand on se remémore la place de la France dans le marché de l'armement mondial. Cela tranche bien sûr dans cet environnement régional constitué de pays pauvres, voire très pauvres.

4. Les ports français des Antilles sont beaucoup moins puissants que les principaux ports de la région, y compris lorsque ces derniers ne sont pas états-unis : Kingston en Jamaïque, Colon à Panama sont nettement plus importants et, avec San Juan (Porto-Rico, États-Unis), font office de *hubs régionaux*, ce à quoi aucun port français, que ce soit Pointe-à-Pitre ou Fort-de-France ne peut prétendre. La population de ces îles françaises est réduite et consomme peu, ce qui explique que « leur marché local n'est pas assez porteur » pour justifier des flux de marchandises importants.

5. Non seulement les marchés des Antilles françaises sont réduits, mais, en plus, ces territoires sont situés à l'écart de la route maritime majeure qui traverse la région en direction ou en provenance du canal de Panama. Elles n'attirent donc pas les gros porte-conteneurs et ne peuvent donc pas faire office de *hubs régionaux* dans lesquels les porte-conteneurs pourraient transborder leurs conteneurs dans des navires plus petits qui les achemineraient ensuite dans la région. (Cf. aussi Exemple Méditerranée, chapitre 1, pp. 44-45, doc. 1, 2 et 3)

Parcours 2

Facteurs de puissance	Facteurs limitatifs
<ul style="list-style-type: none"> – importante ZEE – base navale permettant une présence militaire et une surveillance de la région 	<ul style="list-style-type: none"> – faiblesse démographique et économique des Antilles – localisation à l'écart de la route maritime majeure qui traverse la région

Bilan du parcours 1 ou 2

La présence française en mer des Caraïbes est importante grâce aux îles (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin) qui appartiennent à la France : elles lui permettent de disposer d'une ZEE importante et de déployer une présence militaire (base navale). Néanmoins, cette présence n'est pas exempte de faiblesses : le développement des ports français des Antilles est limité en raison de la faiblesse économique et démographique de ces îles, qui ne justifie pas des flux importants, mais aussi en raison du fait qu'ils ne peuvent jouer le rôle de *hubs régionaux de transbordement* parce qu'ils sont situés à l'écart de la route majeure qui traverse la région pour rejoindre Panama.

Réponses aux questions p. 68

Parcours 1

1. La présence française a pour fonction première d'assurer la souveraineté de la France dans cette région : il s'agit de préserver les intérêts français, en empêchant

les trafics illégaux dans le domaine maritime français, en luttant contre des pollutions susceptibles de toucher le littoral français, en portant secours à des populations françaises en péril, en mer ou sur le continent américain, en cas de catastrophe naturelle ou de crise politique (« évacuation de ressortissants »).

Toutefois, à cet enjeu de géopolitique interne s'ajoute un enjeu géopolitique qui dépasse les simples intérêts de la France : la lutte contre le narcotrafic, les migrations clandestines et le trafic d'armes s'effectue dans les eaux françaises, mais aussi et surtout en haute mer et défend les intérêts non seulement de la France, mais aussi des pays de la région, au premier chef les États-Unis, ainsi que les pays européens, car les Caraïbes sont aussi un des lieux de passage du trafic de drogue vers l'Europe.

Les partenaires de la France sont les États-Unis, tout proches, et les Pays-Bas, ainsi que les États membres du *Regional Security System*, accord international sur la défense et la sécurité signé en 1996 par plusieurs États des Antilles (Antigua et Barbuda, la Barbade, la Dominique, la Grenade, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte-Lucie et Saint-Vincent-et-les-Grenadines) qui ont décidé de mutualiser leurs forces pour assurer la sécurité de leurs espaces terrestres et surtout maritimes, très vastes. Les États-Unis, avec la Floride, sont tout proches de l'arc antillais, tandis que les Pays-Bas ont des territoires dans cet arc insulaire, les Antilles néerlandaises (Aruba,

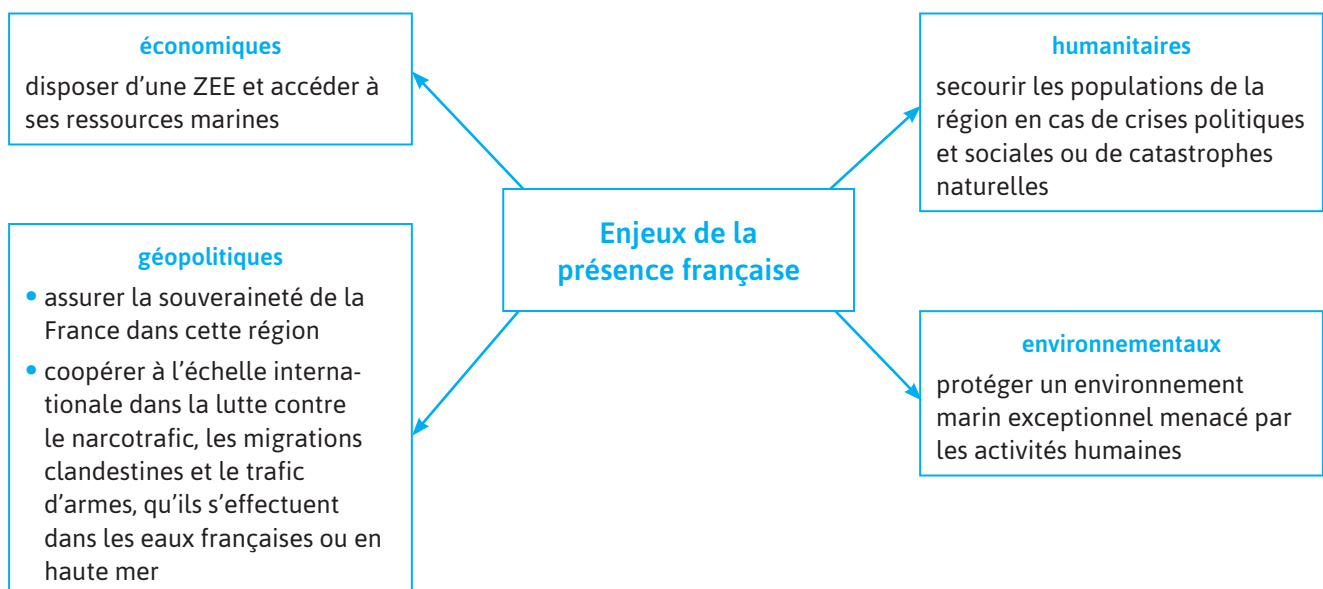
Bonaire, Curaçao, Sint Maarten) : ces États sont bien sûr très intéressés par la surveillance des trafics illégaux car leurs territoires, grands marchés de consommateurs de drogue et destinations privilégiées des migrations clandestines, en subissent les conséquences déléteres.

2. Les capacités que la France peut déployer dans la région peuvent aussi être utilisées à des fins humanitaires, et pas seulement pour secourir des populations françaises. Cette région présente des situations de grande instabilité politique et sociale, souvent liées à une grande pauvreté (Haïti), et elle est particulièrement exposée à des risques naturels de grande ampleur (séismes, éruptions volcaniques, cyclones).

3. La forme du sanctuaire Agoa apparaît compliquée, mais elle correspond tout simplement aux ZEE des îles françaises. La présence de la Dominique justifie la discontinuité de sa partie qui entoure la Guadeloupe et la Martinique. Ce sanctuaire présente deux parties car l'ensemble Guadeloupe-Martinique est trop éloigné de l'ensemble Saint-Martin-Saint-Barthélemy, et en est séparé par d'autres îles qui disposent de leur propre ZEE.

La mer des Caraïbes est riche d'un environnement marin exceptionnel, mais menacé (blanchiment des coraux, surpêche, pêche illégale). La France est un pays riche qui, plus que les autres pays de la région, pauvres pour la plupart, a en principe les moyens de protéger cet environnement.

Parcours 2



Bilan du parcours 1 ou 2

Les enjeux de la présence française dans les Antilles sont très variés. Ils sont :

- économiques : il s'agit de disposer d'une ZEE et d'accéder à ses ressources marines ;
- géopolitiques : il s'agit d'assurer la souveraineté de la France dans cette région et de coopérer à l'échelle internationale dans la lutte contre le narcotrafic, les migra-

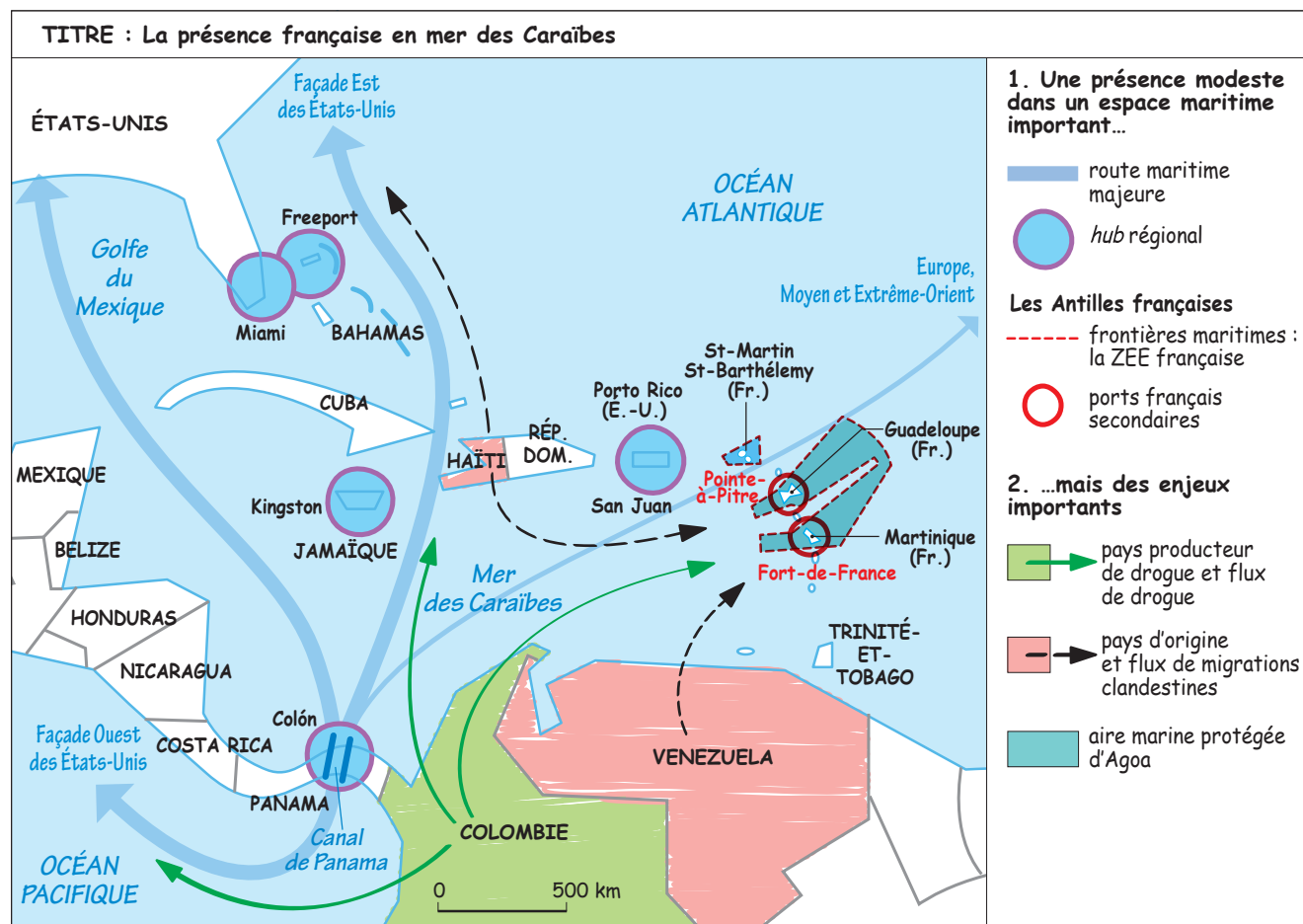
tions clandestines et le trafic d'armes, qu'ils s'effectuent dans les eaux françaises ou en haute mer ;

– environnementaux : il s'agit de protéger un environnement marin exceptionnel menacé par les activités humaines ;

– humanitaires : il s'agit de secourir les populations de la région en cas de crises politiques et sociales ou de catastrophes naturelles.

Faire le bilan de l'étude de cas p. 69

Compléter le croquis



Rédiger le bilan

Idée majeure	Notions à utiliser et idées à développer	Exemples, chiffres-clés, informations tirées des documents
I – Une présence modeste	<ul style="list-style-type: none"> – un espace périphérique dans l'espace français – un ensemble régional maritime et insulaire – des îles très petites et peu peuplées – une ZEE importante mais – des ports modestes – éloignement des routes maritimes majeures 	<ul style="list-style-type: none"> – des îles très éloignées de la France métropolitaine – une superficie de seulement 29 100 km², soit 0,52% de la superficie du pays – une population de seulement 797 000 habitants, soit 1,19% de la population du pays – seulement 1,94% du trafic portuaire national
II – Des enjeux majeurs	<ul style="list-style-type: none"> – économiques : disposer d'une ZEE et accéder à ses ressources marines – géopolitiques : assurer la souveraineté de la France dans cette région et coopérer à l'échelle internationale dans la lutte contre les trafics et migrations illégaux – environnementaux : protéger un environnement marin exceptionnel menacé par les activités humaines – humanitaires : secourir les populations de la région en cas de crises politiques et sociales ou de catastrophes naturelles 	<ul style="list-style-type: none"> – une ZEE de 126 000 km², bien plus que la superficie terrestre des îles françaises – lutte contre le narcotrafic en provenance de Colombie, du Pérou ou de Bolivie ; contre les migrations clandestines générées par des crises politiques et sociales (Haïti, Venezuela) – coopération avec les États-Unis, les Pays-Bas et le Regional Security System – sanctuaire Agoa – aide humanitaire à Haïti lors du séisme de 2010.

La France, puissance maritime ?

Réponses aux questions

1. Le domaine maritime de la France s'étend dans tous les océans : Pacifique (Polynésie française, Clipperton, Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna), Atlantique (France métropolitaine, Antilles, Guyane), océan Indien (La Réunion, TAAF). Il s'étend également dans des mers comme la Méditerranée, la Manche et la mer du Nord (France métropolitaine), la mer des Caraïbes (Antilles) et la mer de Corail (Nouvelle-Calédonie).
2. La part de la France métropolitaine est relativement secondaire. La France doit l'essentiel de son domaine maritime (96%) à ses territoires d'outre-mer.
3. Les territoires ultra-marins de la France ont pour origine historique la première phase de colonisation menée par la France, aux XVII^e-XVIII^e siècles.

7.

	Ports méditerranéens		Ports de la façade atlantique		Ports de la Manche	
	Français	Autres	Français	Autres	Français	Autres
Localisation par rapport à – la route maritime	Périphérique	Périphérique ou à proximité directe	Périphérique	Périphérique	Proximité directe	Proximité directe
– la dorsale européenne	Lointaine	Idem	Lointaine	Lointaine	Périphérie proche	Proximité directe
Importance du trafic	Moyenne ou faible	Moyenne ou forte	Plutôt faible	Plutôt faible	Moyen	Fort à très fort

8. Les ports français occupent une place secondaire en Europe et dans le monde. Marseille et Le Havre, en sont tout à fait représentatifs : alors qu'ils sont les deux premiers ports français, ils n'occupent qu'une place secondaire en Europe (Marseille : 22^e rang pour les conteneurs, 6^e pour le tonnage ; Le Havre : 12^e rang pour les conteneurs, 9^e pour le tonnage), loin derrière les grands ports de la *Northern Range* que sont Rotterdam, Anvers ou encore Hambourg. Leur place dans le monde est encore plus secondaire si l'on songe que Rotterdam, premier port européen bien plus puissant qu'eux, n'est qu'à la 10^e place mondiale, largement distancé par les ports chinois notamment (Shanghai, Ningbo, etc.).

La localisation des ports français par rapport à la route maritime majeure, qui relie l'Europe à l'Asie par la mer du Nord, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée, en donne un élément d'explication, de même que leur localisation par rapport à la dorsale européenne : dans le premier cas, les ports français, à l'exception des ports de la Manche, présentent une localisation périphérique par rapport à cette route ; dans le deuxième cas, ils sont loin ou au mieux dans la proche périphérie de la dorsale européenne, qui ne constitue donc pas leur hinterland

4. Ce domaine maritime permet à la France d'être présente sur toutes les mers du globe, donc d'y jouer un rôle comme acteur régional, d'installer des forces militaires loin du territoire national, notamment à proximité des routes maritimes qui la desservent ou des espaces maritimes où sévissent des trafics pour y assurer une surveillance, un contrôle, assurer la liberté de navigation en conformité avec ses intérêts et éventuellement ceux de ses alliés. Ce domaine maritime permet aussi à la France de disposer d'un accès privilégié à des ressources marines, halieutiques ou énergétiques, dès lors qu'elles se trouvent dans sa ZEE.

5. Marseille et Le Havre sont les deux premiers ports français. Néanmoins, ils sont loin d'occuper les premiers rangs européens, détenus par Rotterdam et Anvers.

6. Les ports français sont très secondaires dans le monde.

direct : ces ports doivent alors se contenter pour l'essentiel de l'hinterland national, beaucoup plus modeste. Ces localisations imparfaites ont pour conséquence qu'ils subissent fortement la concurrence des autres ports du continent, mieux localisés : les ports français peinent à attirer les plus gros navires qui préfèrent décharger leur cargaison dans des *hubs* de transbordement en Méditerranée (cf. chapitre 1, Exemple pp. 44-45), mieux localisés sur la route Europe-Asie, ou sur les ports de la *Northern Range* situés directement au débouché maritime de la dorsale européenne, soit au débouché d'un hinterland particulièrement puissant.

Le Havre : un port secondaire sur la *Northern Range*

Réponses aux questions p. 75

Parcours 1

1. Les atouts géographiques du port du Havre sont :
– à l'échelle nationale, il est au débouché de la vallée

de la Seine, axe démographique et économique majeur en France. C'est le port « naturel » de Paris et de l'Île-de-France ;

– à l'échelle européenne, il se situe dans une périphérie proche de la dorsale européenne. Il fait partie de la *Northern Range*, qui court du Havre à Hambourg, dont il est le premier port à l'import et le dernier port à l'export. Sa localisation dans cette façade maritime est un atout important car Le Havre peut jouer un rôle de *hub*, de gros navires y déchargeant leur cargaison pour ensuite être transportée vers d'autres ports de la rangée.

2. On voit deux gros porte-conteneurs, dont un très gros (le MOL), aux abords immédiats du port à conteneurs du Havre (Port 2000). La comparaison de leur taille avec les immeubles nous donne l'échelle. Ils sont très près de la ville, alors que ces navires ont forcément un tirant d'eau important. Ceci rend compte des qualités nautiques du port du Havre : des navires très gros, dotés de fort tirant d'eau, peuvent y accéder quelles que soient la marée et son amplitude car le chenal d'accès est très profond (Le Havre est un port de tête d'estuaire). Des ports comme

Anvers sont loin de disposer de telles qualités nautiques.

3. En données brutes, le trafic de conteneurs augmente légèrement, mais bien moins que ceux des autres ports, à l'exception de Zeebrugge : Rotterdam a connu un doublement de son trafic, de même qu'Anvers, Hambourg ou Bremerhaven. Les données relatives sont inquiétantes : cette augmentation plus faible que dans les autres ports se traduit par une nette érosion de la part de marché du Havre dans le trafic total de la façade maritime puisque sa part de marché en 2017 est inférieure à celle qu'il détenait en 2003.

4. Le port du Havre est mal relié aux voies fluviales et ferroviaires, ce qui limite considérablement son hinterland et notamment son accès au centre de l'Europe et à la dorsale européenne. Le port du Havre est marginalisé par rapport à la dorsale européenne.

5. L'appartenance à la *Northern Range* constitue aussi un handicap pour le port du Havre car cela le met en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe.

Parcours 2

	Techniques	Géographiques
Atouts du port du Havre	qualités nautiques remarquables	<ul style="list-style-type: none"> – à l'échelle nationale, débouché de la vallée de la Seine, « port naturel » de Paris et de l'Île-de-France – à l'échelle européenne, il se situe dans une périphérie proche de la dorsale européenne. Il fait partie de la <i>Northern Range</i>, qui court du Havre à Hambourg.
Handicaps	dessertes fluviales et ferroviaires insuffisantes	<ul style="list-style-type: none"> – appartenance à la <i>Northern Range</i> : mise en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe
Conséquences	nécessité d'investir fortement pour améliorer la desserte ferroviaire et fluviale	<ul style="list-style-type: none"> – marginalisation/dorsale européenne en raison de liaisons ferroviaires et fluviales insuffisantes

Bilan du parcours 1 ou 2

Le Havre est le deuxième port français pour le tonnage, le premier pour le trafic de conteneurs. Cependant, Le Havre reste un port secondaire dans la *Northern Range*, cette façade maritime de premier ordre en Europe et dans le monde. Son trafic en tonnes est près de 7 fois inférieur à celui de Rotterdam, 3 fois inférieur à celui d'Anvers. Malgré des progrès en données brutes, sa part de marché dans le trafic de conteneurs s'est érodée.

Le Havre n'est pourtant pas dépourvu d'atouts géographiques et techniques. À l'échelle nationale, situé au débouché de la vallée de la Seine, il est le « port naturel » de Paris et de l'Île-de-France. À l'échelle européenne, il se situe dans une périphérie proche de la dorsale européenne et est bien situé dans la *Northern Range*, qui court du Havre à Hambourg et dont il constitue le premier port à l'import et le dernier port à l'export. Il dispose par ailleurs de remarquables qualités nautiques. Cependant, il souffre aussi de nombreux handicaps, géo-

graphiques et techniques. Ses dessertes ferroviaires et fluviales sont insuffisantes, ce qui le marginalise et limite son hinterland par rapport aux autres ports de la Rangée, qui accèdent plus facilement à la dorsale européenne et au centre de l'Europe. Si elle constitue un atout, son appartenance à la *Northern Range* est aussi un handicap car elle le met en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe.

pp. 76-77 Cartes

Les enjeux de la présence française dans les mers et océans

Réponses aux questions

1. La France est concernée par les activités illégales dans certaines mers du globe parce qu'elle en est un État riverain (Caraïbes), parce qu'elle est alliée d'États bordiers

(golfe de Guinée) ou encore parce que ces régions sont traversées par une route maritime majeure, cruciale pour l'économie française (océan Indien, golfe Arabo-Persique). Les enjeux sont ici en effet à la fois économiques – approvisionnement énergétique, commerce international, accès aux ressources – et géostratégiques (assurer la souveraineté, la liberté de navigation, les engagements internationaux, enjeu de puissance).

2. Du fait de l'importance de son domaine maritime, la France doit lutter contre des activités illégales en mer, assurer sa souveraineté et protéger les territoires qui sont au fondement de ce domaine, et enfin elle doit assumer des responsabilités en termes de liberté de navigation et de commerce.

3. Les forces de souveraineté françaises se trouvent dans les territoires ultra-marins français (Antilles, Guyane, La Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française), territoires qui lui appartiennent, qu'elle doit donc protéger et sur lesquels elle doit assurer sa souveraineté. Elles ne sont finalement pas si nombreuses. Néanmoins, le domaine maritime sur lequel elles sont en mesure d'intervenir directement est très vaste. La ZEE française constitue le deuxième domaine maritime du monde : les enjeux y sont non seulement d'assurer la souveraineté française, mais aussi de protéger les ressources et de lutter contre les trafics illicites, toutes choses qui se déroulent bien en mer.

4. Les bases navales françaises ne sont pas uniquement situées dans l'outre-mer : certaines comme celles de Djibouti et des ÉAU sont localisées dans des espaces maritimes stratégiques en raison de leur importance économique (golfe Arabo-Persique, détroit de Bab-el-Mandeb). Avec celle de La Réunion, ces bases contribuent à la surveillance de la route maritime majeure qui relie le golfe Arabo-Persique et l'Asie orientale à l'Europe. Le golfe de Guinée (bases navales en Côte-d'Ivoire et au Sénégal) est aussi une région importante en raison de la route du pétrole qui le traverse et de l'insécurité (piraterie, pêche illégale) qui y règne. Les forces françaises participent à des missions de surveillance, de lutte contre la piraterie, les activités illégales (Corymbe dans le golfe de Guinée, Atalante au large de la Corne de l'Afrique), l'immigration clandestine (Sophia) (voir aussi le sujet de Bac blanc : Conflits et tensions dans le golfe de Guinée p. 63). Ces missions sont destinées à assurer la liberté de navigation, remise en cause par la piraterie, la protection du territoire national (Atlantique nord et CTF 150) contre des attaques conventionnelles ou terroristes, ainsi que celle des ressortissants français à l'étranger (Corymbe).

5. La France est une puissance navale capable d'intervenir dans toutes les mers du globe en raison de son domaine maritime dispersé dans toutes ces mers et surtout doté de bases militaires et navales. Les forces navales françaises, qui peuvent aussi stationner en France métropolitaine, sont capables de se projeter loin du territoire national, dans le cadre d'opérations nationales, menées par l'UE ou l'OTAN. Les sous-marins nucléaires français sillonnent par ailleurs les océans.

6. Le domaine maritime ultra-marin bénéficie dans sa quasi-totalité d'une protection environnementale : aux aires marines protégées, qui couvrent l'ensemble de leur ZEE, s'ajoutent des parcs naturels marins dans certaines îles (Nouvelle-Calédonie, Martinique, Mayotte et Glorieuses). C'est aussi le cas, dans une moindre mesure du domaine maritime de la France métropolitaine, mais, mis à part autour de la Corse, cette protection est plus discontinue.

7. Le domaine maritime d'outre-mer est entièrement protégé, plus que le domaine de la France métropolitaine. Les littoraux métropolitains sont plus densément peuplés, les activités, souvent concurrentes et polluantes, y sont plus nombreuses qu'en outre-mer, et la protection est de ce fait plus difficile à assurer.

8. L'outre-mer est au cœur des enjeux de la présence maritime. La ZEE française, située à 96% en outre-mer, constitue le deuxième domaine maritime du monde : les enjeux y sont non seulement économiques (protéger les ressources), géostratégiques à l'échelle nationale (assurer la souveraineté française) et internationale (assurer la liberté de navigation, lutter contre les trafics illicites), les deux étant intimement liées. De fait, l'outre-mer abrite les forces de souveraineté françaises (Antilles, Guyane, La Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française), qui le protègent et permettent ainsi à la France d'assurer sa souveraineté sur ces territoires. De ce fait, le domaine maritime sur lequel elles sont en mesure d'intervenir directement est très vaste. Ces forces peuvent aussi participer à des missions conjointes avec les alliés de la France pour surveiller les routes maritimes majeures et lutter contre les activités illicites en mer. Enfin, la ZEE ultra-marine étant quasi intégralement protégée, c'est à travers elle en premier lieu que la France peut jouer un rôle dans la protection de l'environnement marin très menacé par les activités humaines.

pp. 80-81 Exemple

L'océan Indien : Les enjeux de la présence française dans les îles de l'océan Indien

Réponses aux questions p. 81

Parcours 1

1. La ZEE française est très étendue (au total, 640 400 km², soit environ 6% du domaine maritime français) et dispersée car elle s'appuie sur plusieurs îles et archipels éloignés les uns des autres et de tout autre terre dont la ZEE pourrait la limiter.

Ces territoires français ont pour origine les deux empires coloniaux français. Par exemple, La Réunion est possession française depuis 1663 (premier Empire colonial), tandis que Madagascar, colonie française de 1896 à 1960 (deuxième Empire colonial) est au fondement de la présence française dans les Îles Éparses.

Cette ZEE est contestée par des États « voisins » : Mau-

rice conteste la présence française à Tromelin, Madagascar la conteste dans les Îles Éparses et Glorieuses. Ces dernières sont à 253 km au nord-est de Mayotte et à 222 km de Madagascar, soit plus près de Madagascar que du département français. Les causes de ces contestations sont historiques (cf. *infra*, Madagascar et les Îles Éparses), économiques (accès aux ressources très riches de ces eaux et dont on pense que les fonds seraient riches en hydrocarbures dans le canal du Mozambique et donc les îles Éparses) et géopolitiques (contrôle des routes maritimes).

On trouvera des renseignements supplémentaires dans cet article d'Éric Chaverou « Océan Indien : ces îles Éparses si convoitées », *franceculture.fr*, 23 octobre 2019 : <https://www.franceculture.fr/geopolitique/ocean-indien-ces-iles-eparses-si-convoitees>

2. Les enjeux économiques sont l'accès aux ressources halieutiques et surtout énergétiques des fonds marins du canal du Mozambique et la surveillance de la route maritime qui y passe et qui relie le golfe Arabo-Perse à l'Europe, voire à l'Amérique du Nord, route qui est notamment empruntée par les supertankers qui ne peuvent pas passer par le canal de Suez. Ces enjeux sont locaux, car localement Madagascar est aussi intéressée par ces richesses qui peuvent contribuer au développement de ce pays pauvre et limiter sa dépendance pétrolière, c'est pourquoi elle conteste la présence française ; nationaux car ces ressources énergétiques pourraient limiter la dépendance énergétique de la France ; internationaux car cette présence permet à la France de surveiller une route maritime du pétrole très importante pour le fonctionnement de l'économie nationale et mondiale.

3. La France développe une politique environnementale dans sa ZEE en y créant des réserves marines (La Réunion) et des parcs marins (Îles Glorieuses et Mayotte),

ainsi qu'en y définissant des plans d'actions (doc. 5) destinés à y préserver des espèces particulièrement menacées comme les tortues marines. Cette politique environnementale s'explique par la grande richesse de la biodiversité dans ces espaces maritimes tropicaux par ailleurs dégradés par l'activité humaine.

4. Les acteurs de la lutte contre la pêche illégale sont les personnels du CROSS Sud Océan Indien (sur le CROSS, voir : <http://www.dm.sud-ocean-indien.developpement-durable.gouv.fr/cross-reunion-r24.html>), et leurs partenaires des États voisins, notamment de Madagascar.

Cette lutte contre la pêche illégale est un enjeu de développement durable car elle préserve la ressource halieutique et les revenus qui en sont tirés, notamment par les communautés littorales de pêcheurs (pilier économique), elle permet de garantir la sécurité alimentaire des populations (pilier social), elle permet de limiter la surpêche et de préserver la biodiversité (pilier environnemental). D'autre part, cette dernière dimension est aussi présente à travers le fait que ces missions de surveillance s'accompagnent de recherche pour mieux connaître le milieu marin.

5. Une telle valorisation est importante pour La Réunion car elle devrait lui permettre de limiter sa dépendance énergétique en valorisant son potentiel local, particulièrement important. La dépendance énergétique de La Réunion est actuellement totale car elle ne dispose pas de ressources en hydrocarbures. Faire venir de métropole les produits pétroliers coûte cher en raison de son éloignement et de son caractère insulaire. Or, du fait de son climat tropical chaud, les besoins sont importants et croissants, notamment avec le développement de la climatisation. Enfin, du fait de son caractère volcanique (point chaud), les eaux de La Réunion sont rapidement très profondes, ce qui limite les investissements.

Parcours 2

	Enjeux	Politique
Doc.1	économique	route maritime du pétrole développement de l'exploration-prospection pour trouver des gisements d'hydrocarbures
Doc.2	– économique – politique – environnemental	– exploitation de la ZEE – affirmation de la présence française (base navale et forces de souveraineté à La Réunion, détachement militaire dans les Îles Éparses) – mise en place d'aires marines protégées (parcs, réserves)
Doc.3	environnemental et économique	innovations techniques pour accroître l'indépendance énergétique et développer des énergies renouvelables à partir du milieu marin
Doc.4	– économique – politique – environnemental	lutte contre la pêche illégale
Doc.5	environnemental	plan de protection des tortues marines

Bilan du parcours 1 ou 2

Les enjeux de la présence française dans les îles de l'océan Indien sont :

- économiques : présence d'une route maritime du pétrole, de ressources halieutiques et énergétiques dans la ZEE ;
- politiques : affirmation de la présence et de la souveraineté françaises dans une région où elle est contestée, surveillance de la libre circulation maritime, éventuellement en coopérant avec ses alliés (cf. étude de cas sur l'océan Indien, chapitre 1, pp. 28-31) ;
- environnementaux : protection d'un environnement marin très riche et menacé.

pp. 82-83 Exposé oral

Comment la France affirme-t-elle sa puissance à partir des mers et océans ?

Cette double-page présente un ensemble de documents qui doivent inspirer les élèves pour élaborer un exposé. Ils ne sont pas limitatifs, bien au contraire : ils doivent servir de base à la réflexion pour lister les différents aspects du sujet et démarrer des recherches complémentaires pour enrichir le propos.

1. Puissance : capacité d'un État à s'imposer aux autres en raison de l'importance des moyens politiques, financiers et économiques dont il dispose.

Ici, il est important de prêter attention au fait que le sujet est interrogatif. Il faut répondre à une question qui

commence par « comment ? ». L'interrogation porte donc sur les moyens dont dispose la France pour affirmer sa puissance en mer et sur le rôle que joue cette puissance maritime dans la puissance française d'une manière plus générale.

2. Problématique a.

3. On doit conserver tous les éléments relatifs à la puissance maritime au sens géopolitique du terme. Il faut donc éliminer :

- Schéma de la ZEE
- Pêche française : rang, prises, ports
- Définition des différentes parties de l'espace maritime selon la Convention de Montego Bay
- Économie maritime : part dans le PIB, secteurs majeurs.
- Ports de commerce
- Tourisme littoral : importance, intensité variable.

Il faut donc conserver : -

- Localisation des forces françaises (forces de souveraineté, opérations navales, bases navales)
- Superficie du domaine maritime français, part respective de la métropole et de l'outre-mer
- Marine française : nombre de marins, de navires y compris sous-marins nucléaires, rang dans le monde et en Europe
- Opérations navales des forces françaises
- Domaine maritime français : superficie, rang dans le monde

4. Plan A

5.

	Partie du Powerpoint	Arguments à développer
Doc.1	Parties 1, 2 et 3	1 : une flotte militaire moderne et performante 2 : une capacité à assurer sa souveraineté en outre-mer, et intervenir seule ou avec ses alliés dans toutes les mers du monde 3. une puissance navale secondaire
Doc.2	Parties 1 et 2	1. deuxième domaine maritime du monde 2. le point d'appui des bases navales françaises dans toutes les mers du globe, une capacité à assurer sa souveraineté en outre-mer, à participer à la préservation de la libre circulation
Doc.3	Page de titre (notamment la 2 ^e Une, <i>Conflits</i>)	les enjeux de la puissance maritime pour assurer la puissance : la puissance maritime de la France lui permet-elle de « tenir le monde » ?
Doc.4	Parties 1 et 3	1. deuxième domaine maritime du monde 3. des contestations, un certain affaiblissement sur la scène internationale en raison d'un discours ambigu.

Le schéma bilan du chapitre

LA FRANCE, PUISSANCE MARITIME ?

La puissance maritime de la France : quelle ampleur, quelles limites ?	Mers et océans : quels enjeux pour la France ?
Les fondements de sa puissance maritime française <ul style="list-style-type: none"> • Une tradition ancienne • Une économie maritime stratégique pour le pays • Le 2^e domaine maritime du monde 	Des enjeux économiques <ul style="list-style-type: none"> • Assurer le fonctionnement de l'économie française (approvisionnement énergétique, commerce international) • Accéder aux ressources marines • Développer la sécurité et l'indépendance énergétiques en exploitant les ressources énergétiques marines
Une puissance maritime secondaire <ul style="list-style-type: none"> • La France n'est pas « tournée vers le grand large » • Des ports français secondaires en Europe et dans le monde 	Des enjeux géostratégiques <ul style="list-style-type: none"> • Enjeux économiques et géostratégiques liés, par ex. pour sécuriser les approvisionnements grâce aux forces navales • Lutter contre la pêche illégale pour protéger l'accès aux ressources • Enjeux de puissance et de souveraineté
Une puissance maritime fragile <ul style="list-style-type: none"> • Un domaine maritime contesté et menacé de régression • Un accès aux ressources halieutiques de plus en plus difficile 	Des enjeux environnementaux <ul style="list-style-type: none"> • Une responsabilité en matière de préservation des milieux marins • Développer les ressources marines dans une optique de développement durable

Mobiliser ses connaissances pour répondre à une question problématisée p. 84

1. Puissance : capacité d'un État à s'imposer aux autres en raison de l'importance des moyens politiques, financiers et économiques dont il dispose.

Puissance maritime : pays qui possède une marine forte et des bases militaires dans de nombreuses régions de l'océan mondial et a une position stratégiquement favorable lui permettant de contrôler les mers.

2. « Dans quelle mesure » ? signifie « Jusqu'à quel point ? », « Quelles sont l'ampleur et les limites ? ». Une telle formulation vous invite à développer un propos nuancé.

3. Contenu des notions pour la France

Flotte : flotte militaire moderne, performante (sous-marins nucléaires, porte-avions...).

ZEE : 2^e domaine maritime du monde, à 96% dans l'outre-mer.

Capacités de projections navales : sous-marins, forces de souveraineté, bases navales. Capacité à surveiller les routes maritimes, à accomplir des missions loin du territoire métropolitain et même national.

Bases navales : outre-mer, Djibouti, EAU. Présence française dans de nombreux espaces maritimes.

Contrôle de routes maritimes : association étroite des enjeux géopolitiques et économiques, sécurité et liberté de navigation, opérations conjointes avec les alliés occidentaux, océan Indien, golfe Arabo-Persique.

Coopération navale : alliés occidentaux et notamment américains, surveillance des mers, lutte contre des activités illicites, Caraïbes, océan Indien, golfe Arabo-Persique ; dans le cadre des rivalités sino-américaines, alliance avec les États-Unis

Rivalités : avec les Britanniques.

Contestations de souveraineté : domaine maritime contesté dans l'océan Indien (Tromelin, Îles éparses) par Madagascar et Maurice.

1. La France : une puissance maritime réelle	2. ...qui reste secondaire	3. ...et fragile
Des moyens importants <ul style="list-style-type: none"> – flotte militaire moderne, performante (sous-marins nucléaires, porte-avions...) – bases navales : outre-mer, Djibouti, EAU. Présence française dans de nombreux espaces maritimes – ZEE : 2^e domaine maritime du monde, à 96% dans l’outre-mer. 	Des puissances concurrentes <ul style="list-style-type: none"> – des marines plus puissantes (États-Unis, Chine, Inde...) 	Un domaine maritime fragile <ul style="list-style-type: none"> – contesté dans l’océan Indien (Tromelin, Îles Éparses) par Madagascar et Maurice, mais aussi dans le Pacifique (Clipperton) – menacé de régression
Une réelle capacité à intervenir en mer <ul style="list-style-type: none"> – capacités de projections navales : sous-marins, forces de souveraineté, bases navales. Capacité à surveiller les routes maritimes, à accomplir des missions loin du territoire métropolitain et même national – contrôle de routes maritimes : association étroite des enjeux géopolitiques et économiques, sécurité et liberté de navigation, opérations conjointes avec les alliés occidentaux, océan Indien, golfe Arabo-Persique 	Des rivalités <ul style="list-style-type: none"> avec les Britanniques par exemple (marines, et accès aux ressources halieutiques) 	Un discours contesté sur la scène internationale cf. doc. 4, p. 83
Une alliance recherchée <ul style="list-style-type: none"> – coopération navale : alliés occidentaux et notamment américains, surveillance des mers, lutte contre des activités illicites, Caraïbes, océan Indien, golfe Arabo-Persique – dans le cadre des rivalités sino-américaines, alliance avec les États-Unis 	Un domaine maritime très dispersé <ul style="list-style-type: none"> – 2^e domaine maritime du monde, à 96% dans l’outre-mer : une grande dispersion – un domaine immense, difficile à contrôler 	Un accès aux ressources halieutiques de plus en plus difficile

Confronter deux documents p. 85

1. En vous appuyant sur ces documents, vous montrerez que, malgré d’importantes, quoiqu’inégalement distribuées dans l’espace, capacités virtuelles de production d’électricité fournies par le milieu naturel marin (hors hydrocarbures), la France peine à mettre en valeur ces ressources.

2. Le potentiel physique de la France métropolitaine en ressources énergétiques marines est important mais inégalement réparti. Il est particulièrement important le long des littoraux qui bordent l’Atlantique au nord de la Gironde, ainsi que la Manche et la mer du Nord : éolien offshore, hydrolien et même énergie marémotrice y sont très présents. Les capacités pour l’éolien offshore flottant sont particulièrement importantes de part et d’autre de la péninsule bretonne et le long du littoral des pays de la Loire, tandis que l’éolien posé a un potentiel important plutôt le long des côtes de la Manche, autour de la baie du Mont-Saint-Michel et le long des littoraux normands. Le golfe du Lion apparaît comme la deuxième région maritime susceptible de connaître un développement de l’offshore, posé et flottant, mais l’hydrolien et l’énergie marémotrice ne peuvent y être développés. En revanche, les littoraux landais, provençal et corse ne semblent pas présenter un tel potentiel.

Ces différences s’expliquent par les différences climatiques, qui opposent la France du Nord, aux littoraux

venteux exposés au vent d’ouest, bordées d’eaux peu profondes et qui subissent des marées et des courants forts, à la France méditerranéenne, moins ventée, sans marée et beaucoup moins agitée par les courants car il s’agit d’une mer quasi fermée. La différence entre littoral provençal et littoral languedocien s’explique par le fait que les vents sont plus forts au fond du golfe du Lion (tramontane qui passe entre Massif central et Pyrénées), alors que le littoral provençal est dans sa partie orientale protégé des vents du nord par la barrière des Alpes (Côte d’Azur). De plus, les eaux du golfe du Lion sont moins profondes que celles du littoral provençal, où la montagne « tombe dans la mer », et donc il est plus facile d’y poser des éoliennes en mer.

3. Trois types d’informations :

- les performances européennes
- les retards des projets français en métropole et en outre-mer
- les origines de ces retards

4. On retrouve la mer du Nord et le littoral breton dans les deux textes, car ces deux régions présentent un potentiel physique important, en partie mis en valeur. Le texte évoque l’outre-mer, et notamment la Réunion, ce qui n’est pas le cas de la carte. C’est regrettable car l’outre-mer dispose lui aussi d’un potentiel physique important : les îles tropicales sont soumises aux alizés, des vents réguliers dont l’énergie pourrait être exploitée par exemple.

5. La situation de la France en termes de ressources énergétiques marines est paradoxale.

D'un côté son potentiel physique est important, malgré une répartition inégale. Cf. réponse à la question 2 en ajoutant le point sur l'outre-mer (doc. 2 et question 4).

Cependant, la France reste très en retard par rapport à ses voisins européens. Les projets sont en retard, ou inexistants dans le cas de l'outre-mer : le potentiel physique n'est en réalité que très peu mis en valeur.

Les raisons de ces retards sont essentiellement politiques, et reposent aussi sur certaines caractéristiques des littoraux français (saturation, faible acceptation sociale des projets censés dégrader les paysages littoraux).

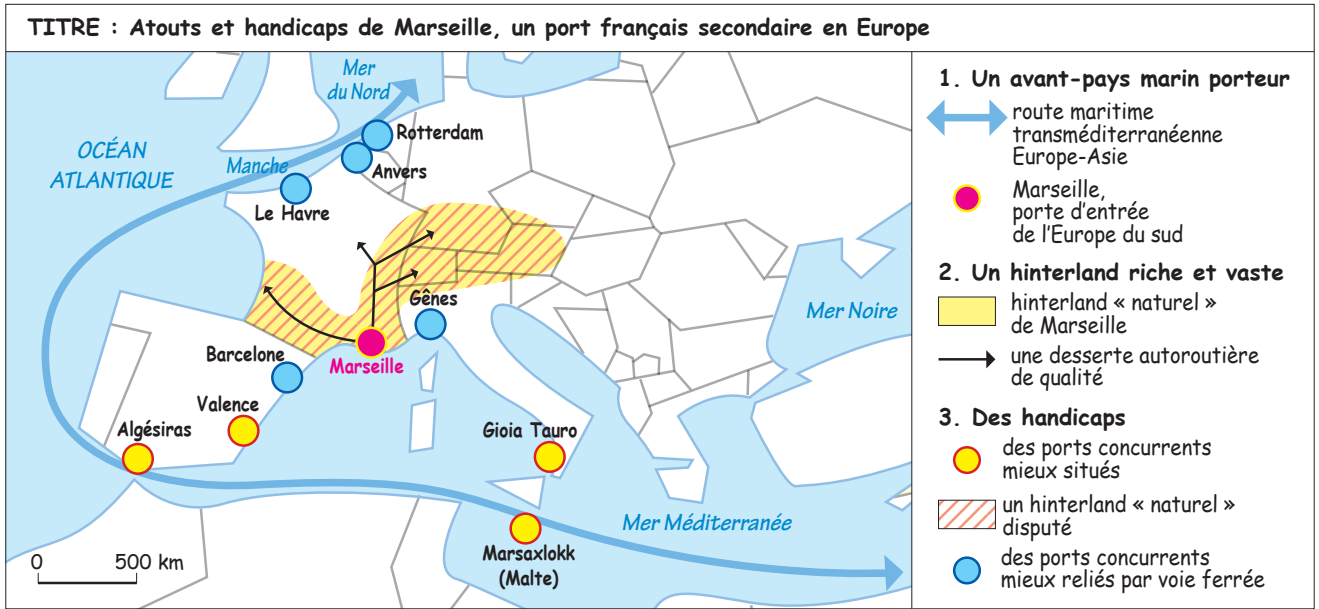
pp. 86-87 **Exercices Bac**

Transposer un texte en croquis p. 86

1.

Informations tirées du texte	Figurés choisis
Route maritime transméditerranéenne	
Marseille, porte d'entrée de l'Europe du Sud	
Hinterland « naturel » de Marseille	
Une desserte autoroutière de qualité	
Des ports concurrents mieux situés	
Un hinterland « naturel » disputé	
Des ports concurrents mieux reliés par voie ferrée	

2. à 5.



Utiliser un document pour illustrer un exposé p. 87

1. Le document porte sur les missions de la Marine nationale.
2. La carte représente les sites où sont localisés des éléments des forces navales françaises (bases navales, sémaphores, etc.). Elle rend compte des missions de la Marine nationale en ce sens qu'elle montre le dispositif de protection des côtes françaises.

3. Les espaces d'action de la Marine nationale sont les littoraux de France métropolitaine, mais aussi la ZEE et la haute mer, dans laquelle les navires, sous-marins compris, peuvent patrouiller.
4. L'encadré bleu précise les missions de la marine nationale dans chacune des parties de l'espace maritime : eaux territoriales, ZEE et haute-mer.



6. La Marine nationale peut intervenir au cours d'opérations humanitaires, en cas de catastrophe naturelle ou de crise grave, y compris hors de France (voir l'étude de cas sur les Antilles, pp. 66-69).

La Marine française intervient aussi dans des eaux qui ne sont ni la haute-mer, ni sous juridiction française, dans le cadre d'accords avec des pays étrangers (mission Cormybe dans le golfe de Guinée par exemple), parfois à partir de bases qui ne sont pas situées sur le territoire national comme Djibouti ou les ÉAU (carte p. 76).

En haute-mer, les sous-marins nucléaires français protègent les approches de la France.

7. Le document ne fait pas directement allusion à l'outre-mer français. D'autre part, il ne fait aucune allusion à la présence et aux missions de la Marine nationale dans des eaux sous juridiction étrangère.

8. On peut se servir de la carte 1, p.76, de la carte 2 page 80, de la carte 1 page 66.

pp. 88-89

Bac blanc

Analyser un document p. 88

Proposition de plan :

I. Les enjeux de la présence des forces de souveraineté en outre-mer

II. Des moyens importants

III. Les limites des forces de souveraineté dans l'accomplissement de leurs missions

Parties du texte à expliquer dans les différentes parties du plan :

« La sécurité des espaces maritimes est un enjeu majeur pour les territoires ultramarins. Les menaces sont multiples, des passeurs d'immigrants clandestins aux pilliers d'espèces marines protégées, en passant par les pollueurs, les trafiquants de stupéfiants, les pirates et les terroristes. Les menaces pesant sur nos sociétés présentent toutes une composante maritime. Si les risques sont civils, les marines militaires sont seules à pouvoir agir en haute mer et assurer la surveillance et la sécurité des eaux territoriales et du littoral.

Certes, la France peut multiplier les moyens de surveillance et de protection des zones placées sous sa juridiction, par satellite ou avion.

Mais comme le soulignait un rapport sur la maritimisation, «une chose est de constater par voie de satellite le pillage de nos ressources halieutiques en Guyane, une autre est d'intervenir et de procéder à des contrôles ou à des arraisonnements».

Les 11 millions de km² de ZEE française sont difficiles à occuper en permanence. Cette immensité se double de l'éloignement des territoires ; il faut 20 jours de mer au départ de Brest pour rallier Nouméa. Il s'agit dans certains cas de territoires isolés et inhabités dont la mer adjacente attire les convoitises, comme aux Îles Éparses. Même pour un pays comme la France, dont les outre-mer sont sans équivalent sur la planète et doté de la 5e marine militaire du monde par son tonnage, la présence sur l'ensemble des ZEE s'apparente au remplissage du tonneau des Danaïdes. »

NB : dans la partie II, l'élève doit préciser le propos en utilisant ses connaissances sur les bases navales françaises dans l'outre-mer français.

Analyser un document p. 88

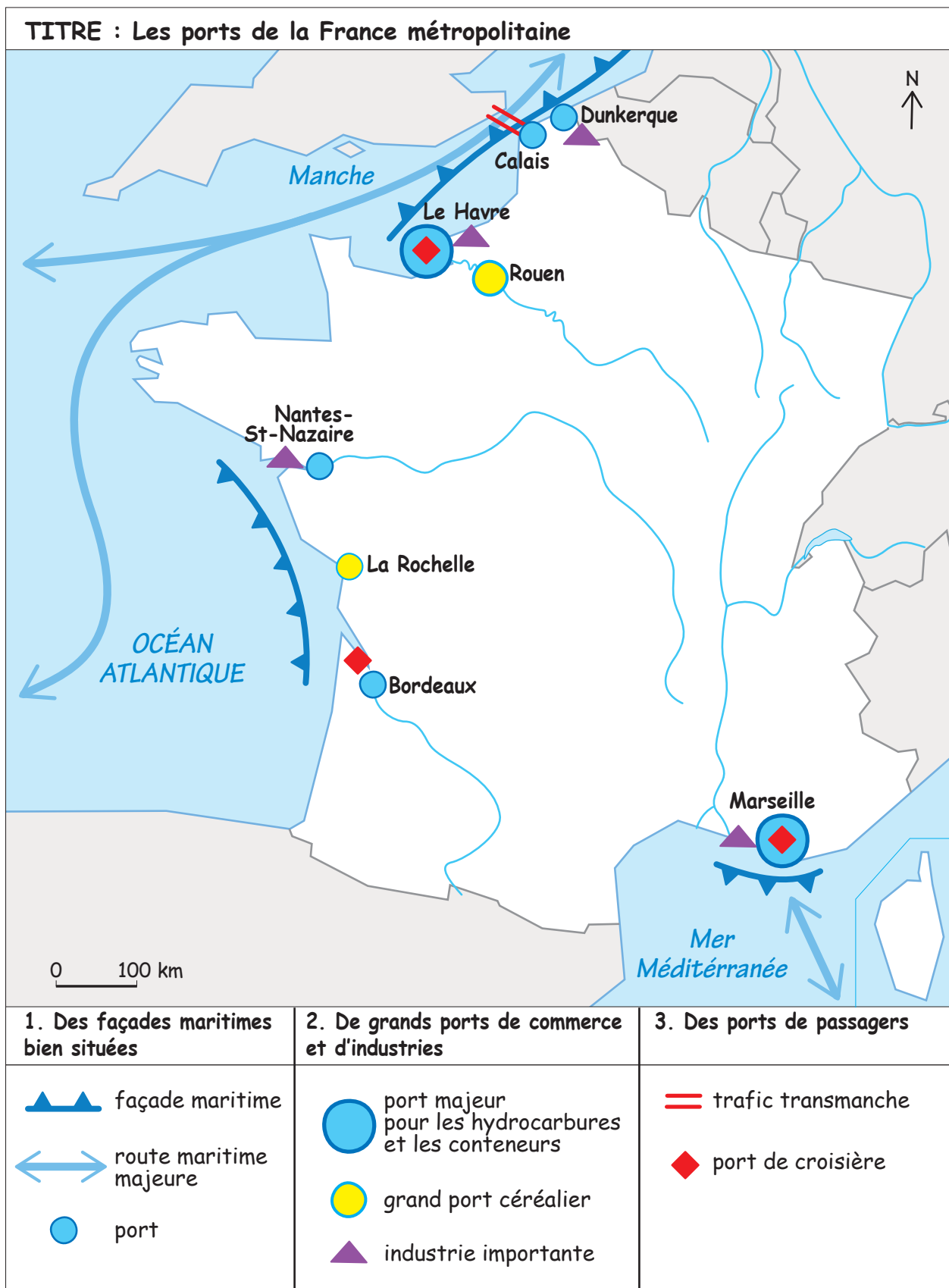
Proposition de plan :

1. Protéger un espace maritime sous pressions

2. L'enjeu environnemental : protéger une biodiversité unique

3. L'enjeu identitaire et économique : permettre la survie de l'économie locale

Transposer un texte en croquis p. 89



Question problématisée, p. 89

Sujet 1 : Pourquoi peut-on dire que les ports français sont secondaires en Europe ?

Proposition de plan :

1. Des ports performants
2. ...mais largement moins puissants que leurs voisins européens
3. Des facteurs d'explication divers

Sujet 2 : Pourquoi la présence française dans les mers et océans constitue-t-elle un enjeu de souveraineté et de puissance pour la France ?

Proposition de plan :

1. Un enjeu de souveraineté : protéger les intérêts politiques et économiques de la France
2. Un enjeu de puissance : grâce à cette présence, la France est présente sur toutes les mers du monde
3. Des limites cependant

Sujet 3 : Quelles sont les réalités et les limites de la présence française dans les mers et océans ?

Proposition de plan :

1. Une présence réelle
2. Facteurs d'explication
3. Des limites cependant

pp. 90-91 Révisions Thème 1

① 1E ; 2G ; 3C ; 4F ; 5B ; 6A ; 7D

② 1E ; 2I ; 3F ; 4H ; 5G ; 6D ; 7B ; 8A ; 9C

③

Maritimisation de l'économie	
Caractéristiques	Conséquences spatiales
<ul style="list-style-type: none"> – recours accru au transport maritime – développement des exportations par voie maritime – exploitation des ressources marines 	<ul style="list-style-type: none"> – augmentation du rôle des espaces maritimes pour l'économie – littoralisation des activités – formation de façades maritimes – gigantisme portuaire

④ Voir page 55.

⑤

