

Conférence d'**Antoine Frémont**, spécialiste du transport maritime, et auteur d'un ouvrage intitulé « Le monde en boîtes, conteneurisation et mondialisation », publié en 2017 (édition Eyrolles). Il travaille actuellement dans un institut de recherche supervisé par le Ministère de la transition écologique.

LA FRANCE ET LA MER

Pour introduire cette conférence, posons nous la question suivante : « la France peut-elle être considérée comme une grande puissance maritime ? »

De nombreux discours viennent en effet rappeler les atouts de la France dans le domaine maritime .

La France a, rappelons le, quatre façades maritimes (du nord au sud) ouvertes sur : la mer du Nord, la Manche, la mer d'Iroise, l'Océan Atlantique et la mer Méditerranée.

Elle est à la tête du deuxième domaine maritime mondial avec une ZEE (zone économique exclusive) de 11 millions de km². Il s'agit là d'un avantage considérable dans un monde au sein duquel mers et océans ont pris une importance grandissante.

Pour autant, plusieurs « failles » apparaissent ...

Historiquement, le domaine maritime a d'abord été perçu dans une dimension purement nationale : il ne s'agissait nullement de « se projeter » vers l'extérieur. La maîtrise des mers participaient de la construction nationale. L'ambition maritime est alors quasiment absente.

C'est **François I** (1494-1547) qui, en 1517, décide de construire le port du havre: il s'agit là d'un port à vocation essentiellement militaire dans un contexte de rivalité permanente avec les anglais.

Le XVI^es représente néanmoins un moment « charnière ». Les dirigeants français prennent conscience des enjeux maritimes et mènent une **politique volontariste visant à mieux contrôler mers et océans**, née d'

C'est tout le sens de l'action de **Colbert** (1619-1683) qui, dans une perspective mercantiliste, met sur pied une marine de guerre. Le paradigme est le suivant : la France doit assurer sa présence sur l'ensemble des espaces maritimes mondiaux.

Mais une question demeure : a-t-elle les moyens de ses ambitions?

Le XVIII^es est marqué par le développement sans précédent du commerce atlantique, avec l'expansion de ports comme Bordeaux, Nantes ou Marseille. La France participe alors activement au commerce triangulaire et à la traite négrière.

Cette expansion se fait dans le cadre des empires et du pacte colonial : il s'agit de mettre en place des économies de rente. On peut parler d'une **première forme de mondialisation**.

Un tournant a lieu au milieu du XVIII^e, avec la guerre de 7 ans (1756-1763) : le commerce atlantique se retrouve soumis à la « bonne volonté » des anglais. C'est Choiseul (1719-

1785) qui, sous **Louis XV** (1710-1774), remet sur pied une marine de guerre digne de ce nom.

Le XIX^es voit le **développement de grande compagnies maritimes**, nées de la révolution industrielle et dotées d'un capital important, et . C'est par exemple le cas de *la compagnie générale transatlantique* créée en 1855 par Emile et Isaac Péreire.

Dans la première partie du XX^es, l'espace maritime français reste soumis à la logique coloniale , et à l'abri de toute forme de concurrence. La seule route dite « internationale » est la route de l'Atlantique nord au sein de laquelle les compagnies européennes se livrent une concurrence féroce. L'ouverture de la France sur le reste du monde reste faible , ce qui ne sera pas sans problème lorsqu'il s'agira de s'intégrer plus tard au processus de mondialisation.

La transition a lieu dans les années 1970/1980 : plusieurs compagnies maritimes françaises décident de fusionner afin de faire face à une concurrence asiatique grandissante.

Ce processus de concentration s'accroît par la suite. La **CMA CGM**, créé en 1999 et issu de la fusion entre la CMA (Compagnie maritime d'affrètement) et la CGM (Compagnie générale maritime) , occupe le rang de 4^eme armateur mondial . Elle a son siège à Marseille et emploie plus de 10 000 personnes. Il s'agit là d'un nouveau paradigme : pour cette compagnie, le marché , c'est le monde et la France n'est qu'un marché parmi d'autres . Louis Dreyfus s'est pour sa part spécialisé dans le « tramping » (transport maritime à la demande) et là aussi la firme déploie ses activités à une échelle mondiale.

Ces compagnies, souvent issues d'entreprises familiales contribuent à faire de la France une puissance maritime (de taille moyenne..).

Il faut cependant noter que les ports français ont pris un retard considérable, en particulier dans le domaine clé de la conteneurisation .

A l'échelle mondiale, les plus grands ports se situent désormais en Asie (Ningbo-Zhoushan en Chine, Shanghai, Singapour, Tianjin ...) . Les ports français ont bien du mal à rivaliser face à une double concurrence (européenne et mondiale).

Si Anvers ou Dunkerque restent relativement s'en sortent relativement bien, les ports atlantiques ont complètement décroché .

D'importants efforts sont toutefois réalisés pour rattraper ce retard: citons par exemple l'ambitieuse opération «**port 2000** » dont le but (en partie atteint) était de moderniser le port du Havre en le rendant accessible aux plus gros navires (portes conteneurs, tankers, navires vraquiers, bateaux de croisière).

Le coeur du problème reste, dans le cas français, **la desserte de l'hinterland (arrière pays)** : sur ce point, nos voisins néerlandais et allemands ont une avance considérable.

En somme, dans le contexte actuel de mondialisation, les ports français n'avaient d'autre choix que de moderniser leurs infrastructures.

La France essaie aujourd'hui de mener une politique maritime cohérente. En 2008, une importante réforme a rendu les ports « autonomes ». L'autorité portuaire reste le domaine des compétences « régaliennes », mais leur gestion est confiée à des entreprises privées, ce qui a entraîné des gains de productivité considérables.

Quels scénarios pour le futur ?

- un scénario « pessimiste » dans lequel le trafic de pétrole diminue fortement (ce qui est déjà le cas). Les ports français, qui vivent en grande partie du raffinage (Dunkerque, Fos sur Mer) se retrouvent alors dans une situation délicate. Si la compagnie Exxon Mobil venait à fermer ses centres de raffinage en France, ce serait une catastrophe. Même constat pour l'acier, marché sous tension depuis l'arrivée de l'acier chinois sur le marché mondial. Toutes ces industries lourdes, qui emploient encore en France plusieurs milliers de personnes, ne pourront survivre qu'à condition de se convertir dans des industries « de pointe ». Toujours dans le cadre de ce scénario pessimiste, on peut imaginer que les ports d'Anvers et de Rotterdam s'imposent comme des « hubs » majeurs, ce qui rendrait les ports français « périphériques ». Il y a là des enjeux économiques et sociaux considérables.
- un scénario plus « optimiste » : admettons que les ports français ont réussi à se convertir à une activité de raffinage de très haut niveau et ont fait le pas de la transition énergétique. Ils restent des lieux de production de l'énergie, mais d'énergies « propres » (comme l'hydrogène par exemple).

En conclusion, nous pouvons dire que la France a encore de nombreux atouts à jouer à condition de mener une politique maritime globale et volontariste.

L'enjeu fondamental, dans le rapport que nous entretenons à la mer, est aujourd'hui environnemental. Mers et océans constituent des espaces fragiles et vulnérables, qu'il faut protéger. Toute la difficulté réside dans le fait de faire cohabiter au sein de ces espaces plusieurs activités qui bien souvent entrent en position : jamais les conflits d'usage ne sont exprimés avec une telle force. Prendre conscience des enjeux maritimes et océaniques est peut être un premier pas vers la résolution de ces conflits...