

LES RÉSEAUX MARITIMES DE L'ÉCONOMIE MONDIALE

L'économie mondiale repose sur des flux matériels et immatériels. La mer joue un rôle premier dans ces échanges de biens, produits, informations et services. Les siècles passés ont montré le lien entre la puissance maritime et la puissance économique.

Aujourd'hui, le développement des pôles économiques d'Asie, d'Amérique Latine et d'Afrique change la donne économique. Il faut revoir notre vision du monde. L'observation de l'évolution des réseaux maritimes permet de mieux comprendre, voire d'anticiper les effets de cette nouvelle donne pour créer dans notre pays, en métropole et outre-mer, de la richesse et donc des emplois.

LA RECOMPOSITION DES ROUTES MARITIMES

Le transport maritime mondial (plus de 150 pavillons, 470 000 marins) représente 90% des échanges de marchandises en volume. Il a triplé en l'espace de trente ans. La raison première est son faible coût en raison du volume de marchandises transporté par un seul navire. Ceci permet d'avoir des sites d'extraction des matières premières loin des centres de production et de les placer loin des lieux de consommation : c'est la mondialisation. La voie maritime est aussi privilégiée pour les flux d'informations car le développement des fibres optiques a rendu aux liaisons sous-marines une place prééminente dans la transmission des données essentielles aux flux financiers.

Les flux maritimes relient quatre ensembles principaux à l'échelle mondiale :

- les Etats-Unis d'Amérique, importateurs de biens de consommation et exportateurs de matières premières (produits agricoles, charbon et produits pétroliers raffinés), avec New York comme place financière principale ;
- l'Extrême Orient, usine du monde mais aussi lieu de consommation, avec les places financières de Hong Kong, Shanghai, Tokyo et Singapour, qui est également une capitale du shipping, du négoce et du raffinage ;
- les Proche et Moyen Orient avec les flux énergétiques mais aussi des places financières très dynamiques (Qatar et EAU) et des acteurs portuaires et maritimes ;
- l'Europe, lieu de consommation et de production à haute valeur ajoutée, partagée entre les façades (*ranges*) Nord-Ouest autour de Rotterdam (75% des flux) et méditerranéenne (25%).

Les routes maritimes qui relient ces pôles s'adaptent aux menaces qui pèsent sur la tranquillité des navires qui les fréquentent (piraterie, conflits, révolutions), aux conditions climatiques ou économiques. La route du cap de Bonne-Espérance est ainsi plus fréquentée, tandis que le doublement de la capacité du canal de Panama en 2014 affectera les flux entre Asie et Amérique, voire vers l'Europe. Le développement du Brésil et de l'Afrique du Sud augmente les flux en Atlantique Sud tandis que l'exploitation de l'Arctique aura des conséquences sur les flux de l'Atlantique Nord et de la mer du Nord.



ADAPTER LA FRANCE À L'ÉVOLUTION DES FLUX MARITIMES

La France, métropolitaine et d'outre-mer, bénéficie d'une place de choix dans ces réseaux. Elle est un acteur important du shipping mondial, mais il lui faut à présent agir au niveau national et au sein de l'Union européenne pour profiter pleinement des évolutions du trafic maritime mondial. Si elle possède quelques armements et des sociétés de services réputés, souvent parmi les champions mondiaux de leur catégorie, elle peine à en tirer les bénéfices en termes d'emplois sur son sol. S'adapter aux évolutions du transport maritime, en particulier au gigantisme des navires, c'est être compétitif sur le double paramètre temps-prix. La réforme des ports est un grand pas dans la bonne direction. Mais la France n'est pas assez présente dans la définition des plans de transport européens. Ses infrastructures ferroviaires, fluviales et routières doivent pourtant être adaptées pour capter les flux maritimes qui longent ses côtes, en particulier atlantiques. Il faut hâter la réalisation des liaisons Le Havre – Rouen – Paris, le 5^{ème} port européen, idéalement situé au cœur des réseaux économiques de l'Europe, développer les capacités des ports de l'outre-mer, en particulier aux Antilles et à la Réunion situées à proximité de routes bientôt revitalisées par la modification du canal de Panama, pour en faire des « hubs » régionaux, mais aussi les ports de Guyane, Nouvelle Calédonie et Polynésie pour pouvoir exporter les ressources qu'on y découvre.

La surveillance et la protection de ces routes et des accès aux ports est une des grandes missions de la Marine nationale, fière de contribuer ainsi à la richesse de la Nation.