



Charles Jaigu
@cjaigu

Le directeur du Centre d'études de la mer de l'Institut catholique de Paris est l'auteur de *La Grande Histoire vue de la mer* (Le Cherche Midi, 2016). Il a coordonné les travaux de 260 historiens sur un projet baptisé «Océanide», avec pour tâche d'étudier l'impact du fait maritime sur l'histoire de l'humanité, *La Mer dans l'histoire* (Boydell & Brewer, 2014). À l'occasion de la Journée européenne de la mer, il plaide pour le développement des ports français.

LE FIGARO. - C'est la Journée de la mer. Mais la mer, on sait ce que les Français en pensent...
Christian BUCHET. - Oui, Tabarly a tué le débat sur le sujet: c'est ce qu'ils ont dans le dos, disait-il, quand ils sont à la plage. J'ajouterais que c'est ce qui fait le supplément de la chambre d'hôtel avec vue... Pour être juste, Tabarly et quelques autres nous ont fait voir la mer autrement. Il y avait les chantiers navals et la pêche, il y a eu l'explosion de la voile de plaisance. Mais il est vrai que la mer reste à la périphérie de nos schémas mentaux, géographiquement lointaine, économiquement marginale et écologiquement mal comprise. Les temps sont mûrs pour changer de dimension. La vraie réponse à la crise des «gilets jaunes», c'est de reconstruire nos politiques d'aménagement du territoire en fonction de nos ports. 87% du commerce mondial passe par la mer, or la France, malgré son fameux littoral, n'en récupère qu'une infime partie.

Avez-vous chiffré cette révolution portuaire?
Le chiffre intégral n'a pas été fait, mais on connaît les ordres de grandeur, autour de 10 à 15 milliards étalés dans le temps. Nous sortons d'un grand débat qui vient de mettre l'accent sur l'importance d'investissements publics capables de relancer l'activité de nos territoires. Or on a très peu conscience, au cœur de l'État, dans la classe politique ou chez les acteurs de l'économie, que la mer est un atout maître pour les échanges économiques.

En quoi est-ce une nouvelle donne territoriale?
Nous avons délégué l'essentiel de l'acheminement de nos marchandises aux grands ports du nord de l'Europe. Les deux tiers des conteneurs qui arrivent en France passent par Anvers, Rotterdam et Hambourg. Ce qui fait de l'Alsace la région française la mieux reliée aux flux mondiaux! Plus vous vous décalez de l'Alsace-Lorraine, plus vous subissez un surcoût à l'import ou à l'export. Même dans la région



RENCONTRE
«Pour la France, le temps de la mer est venu, d'autant plus que nous avons beaucoup décloisonné l'intérieur des territoires par les lignes à grande vitesse et les autoroutes. Il nous manque l'accès sur grande échelle aux grandes routes commerciales océaniques.»

FRANÇOIS BOLDUON/LE FIGARO

Christian Buchet: «Nos ports sont une solution à la crise»

Pour le spécialiste de la mer, mieux relier Le Havre et Marseille au reste de la France et de l'Europe développerait leurs atouts pour le commerce mondial.

Paca, un conteneur sur deux arrive des ports du Nord. Notre moindre compétitivité s'explique aussi par ce coût du transport que personne ne prend en compte.

Comment peut-on mesurer ce coût négatif?
Le transport d'un réfrigérateur entre Anvers et la ville de Rennes est trois fois plus cher qu'un trajet entre Shanghai et Anvers. Le transport terrestre est de loin le plus onéreux et est payé par le consommateur. Prenez un gros porte-conteneurs, déchargez les 16 020 conteneurs dans des camions et vous avez une file de

97 km. Cela se répercute sur la surcharge du réseau routier, sur les accidents et sur la pollution.

Pourquoi ce discours n'a-t-il pas été tenu plus tôt?
Cela fait longtemps que les entreprises ont intégré le coût du transport routier et elles n'imaginent pas d'autres systèmes. Pour une entreprise, le coût du transport représente autour de 5% du coût total. Or les marges des marchés se gagnent souvent à 2% près. On comprend pourquoi une entreprise au sud de la Loire est structurellement moins compétitive que dans le quart nord-est.

Les entreprises ne portent pas les ports français dans leur cœur...
À cause de mouvements de grève qui ont plus de dix ans. Mais ça change. Même Marseille devient fiable, et le port du Havre vient de recevoir pour la troisième année consécutive le titre de «meilleur port européen» décerné par un panel de 18 000 professionnels asiatiques du transport et de la logistique. Mais les infrastructures qui les relient au reste du pays sont très insuffisantes, et cela bloque leur développement. Il faut pouvoir acheminer les marchandises avec le moins possible de ruptures de charges à l'intérieur du territoire.

Que faut-il changer?
Il y a une vingtaine d'années, 25% de la desserte du Havre se faisait par voie fluviale, elle n'est plus aujourd'hui que de 15%. La desserte ferroviaire représentait quelque 20%, elle n'est plus que de 4%! Le camion a tout grignoté. Le plus urgent est de créer un nouveau train Paris-Normandie pour récupérer des sillons ferroviaires existants au profit du fret, puis il faut renforcer la liaison avec la Seine, et enfin créer le canal Seine-Nord, dont on parle depuis Vauban. Pour Marseille, il faudrait lancer un nouveau corridor de fret, entre le port phocéen et Lyon.

Et que se passe-t-il pour les autres ports?
Ils profiteront de cette nouvelle dynamique. Pour le moment, le flux qui passe par Le Havre et Marseille est insuffisant et les ports qui sont en deuxième ligne n'ont pas intérêt à mettre en place des liaisons régulières. Chaque métropole régionale se reconnectera donc à son port de proximité (Bordeaux, Dunkerque, Saint-Nazaire). C'est à ce prix que nous retrouverons compétitivité, croissance et emploi, et que nous lutterons contre la désertification intérieure.

Ces grands travaux portuaires sont-ils aussi d'actualité dans d'autres pays?
À la fin de son mandat, Barack Obama a débloqué 38 milliards de dollars pour la politique portuaire. Et si l'Allemagne est une puissance industrielle, c'est grâce à un volontarisme portuaire qui ne s'est jamais démenti. Pour la France, le temps de la mer est venu, d'autant plus que nous avons beaucoup décloisonné l'intérieur des territoires par les lignes à grande vitesse et les autoroutes. Il nous manque l'accès sur grande échelle aux grandes routes commerciales océaniques.

Les ports du Nord, qui jouissent d'une position très dominante, accepteront-ils ce rééquilibrage?
Ils ont largement profité de l'explosion des transports maritimes depuis 1970, qui ont crû de 470%, mais ils ne pourront pas continuer de capter la hausse à venir parce qu'ils sont déjà saturés. Car les transports par mer vont encore augmenter fortement: nous serons 2 milliards de Terriens en plus en 2050.

Faut-il aussi négocier avec les Chinois?
C'est presque un peu tard, car les Italiens ont répondu présent très vite. Les ports de Gènes et de Trieste vont bénéficier massivement des capitaux chinois. Face à eux, Marseille et Le Havre sont à une journée et demie de moins en navigation que les ports du Nord européen. Chacun doit bien se pénétrer de cette vérité démontrée par l'Histoire: la mer est la clé des grandes circulations marchandes et elle est la matrice de toutes les réussites économiques. ■

LE FIGARO

VOUS RÉVÈLE LES DESSOUS DE LA CULTURE ■ hors-série

LE FIGARO hors-série
LE JOUR, LE PLUS LONG
6 juin 1944
L'événement Atlas Stratégie Bombardements

LE DÉBARQUEMENT

Promesse d'une libération tant attendue, le débarquement allié de Normandie est resté dans les mémoires comme la plus formidable opération militaire du XX^e siècle. A soixante-quinze ans de distance, *Le Figaro Hors-Série* revient sur cette épopée de courage et de sang dans un numéro spécial. Au fil de ses 116 pages, il fait défiler les images du jour le plus long, le récit heure par heure du Débarquement, les secrets de l'opération – fruit d'un compromis politique entre les Alliés – et l'entreprise d'intoxication orchestrée avec succès auprès de l'ennemi. Une cartographie détaillée des combats, une évocation poignante du martyre enduré par la Normandie et un dictionnaire des hommes du jour J, de Montgomery à Eisenhower et de Rommel à Robert Capa, complètent ce numéro exceptionnel.

Ce numéro est une réédition revue et augmentée du Figaro Hors-Série paru en mai 2004.

NUMÉRO ANNIVERSAIRE
116 pages

8€,90 Actuellement disponible
chez votre marchand de journaux et sur www.figarostore.fr/hors-serie

Retrouvez *Le Figaro Hors-Série* sur Twitter et Facebook

Les deux tiers des conteneurs qui arrivent en France passent par Anvers, Rotterdam et Hambourg. Ce qui fait de l'Alsace la région française la mieux reliée aux flux mondiaux!