

L'appel de Christian Buchet

OSONS LA MER

**Une révolution maritime pour faire de la France
la première puissance économique mondiale**

Après une double formation d'économiste et d'historien, Christian Buchet, a été professeur d'économie, puis directeur scientifique du programme *Océanides*, la plus grande étude historique mondiale jamais réalisée sur la mer. Membre de l'Académie de marine et ancien secrétaire général du *Grenelle de la mer*, il dirige le Centre d'études et de recherche sur la mer de l'Institut catholique de Paris.



**Christian Buchet :
« La mer est la grande
chance de la France ! »**

Et si la mer était l'atout numéro un de la France pour gagner en compétitivité ? Et si nous utilisions enfin les potentialités insoupçonnées de nos côtes et de notre surface maritime qui font de notre pays le 2^e domaine maritime du monde ? Réponses avec l'expert français de la mer, Christian Buchet.

Qu'est-ce qui vous a conduit à devenir l'un des plus grands experts français des questions maritimes ?

Christian Buchet : J'ai une double formation d'économiste et d'historien. Ce qui est très intéressant par l'histoire, c'est de placer l'économie ou la réflexion économique et géopolitique dans la longue durée. Cette forme d'analyse m'a toujours fasciné. J'ai par ailleurs toujours été passionné par la mer, même si je n'ai pas de marins dans ma famille et ne suis pas Breton. J'ai eu plusieurs grandes aventures dans ma vie. J'ai d'abord publié des ouvrages sur la mer qui ont fait de moi l'interlocuteur des médias sur les sujets maritimes. De fil en aiguille, on m'a confié une chronique éditoriale sur le développement durable sur Europe 1, qui a ensuite donné l'idée à Jean-Louis Borloo de me confier le secrétariat général du *Grenelle de la Mer*. Puis, j'ai eu la chance de conduire le programme *Océanides*, doté de fonds conséquents, devenu le premier programme international de sciences humaines, rassemblant 264 chercheurs (30% de Français) et publié en 4 volumes sur 3 800 pages.

Vous dites qu'avec ce programme, vous êtes arrivés avec les chercheurs à une triple conclusion. Expliquez-nous.

C.B. : Premièrement, la mer, c'est ce qui fait la différence dans l'histoire des peuples. Quand l'Inde par exemple a décidé de se tourner vers la mer, c'est à ce moment-là qu'elle a commencé à émerger. Nous avons pu prouver que, de tout temps, le fait de se tourner vers la mer créait les conditions du succès. Deuxièmement, ça a fondé les bases de toute la géopolitique internationale. On a compris que c'était celui qui tenait

la maîtrise des flux dans l'Océan indien qui tenait le monde. Et troisièmement, on a démontré que la mer était la clé de l'histoire, parce qu'elle faisait les mouvements de balancier de l'histoire. On en a conclu qu'il y avait deux temps derrière nous : « le temps des Méditerranées » qui couvre la période antique et médiévale et « le temps de l'Atlantique » qui change absolument tout et qui a perduré jusqu'à aujourd'hui. Nous entrons dorénavant dans un 3^e temps de l'histoire qui est « le temps de l'Océan mondial », un temps riche d'opportunités. Rendez-vous compte, en 2025, c'est-à-dire demain matin, 75% de la population mondiale va se trouver sur une bande littorale mondiale de 75 kms de large. Et en 2050, ce

« Il est grand temps de changer de paradigme et de « faire entrer la mer à l'intérieur des terres », pour qu'elle devienne enfin le moteur de notre économie. »

seront 80% de la population mondiale qui se retrouvera concentrés sur cette même bande.

Vous parlez d'une mer qui doit être vue désormais sous ses quatre dimensions. C'est-à-dire ?

C.B. : Oui, elle doit être vue en quatre dimensions. Première dimension, celle que tout le monde connaît à travers son histoire, celle d'une surface plane, celle

du commerce et des combats maritimes. Mais c'est oublier que la mer a trois autres dimensions. Deuxième dimension, c'est la tranche d'eau, l'épaisseur de l'eau qui descend à plus de 11 kms. Troisième dimension, ce sont les terres immergées. 72% des terres de la planète sont des terres immergées qu'on ne connaît au maximum qu'à 20%, et dont on ne connaît pas plus de 3% de la microbiologie marine. On voit donc maintenant que la mer a une quatrième dimension, puisque la biodiversité du sous-sol marin est différente de celle du sous-sol terrestre. La mer, c'est vraiment l'avenir, notre assurance-vie qui nous donne toutes les clés du futur et nous permet d'entrevoir un avenir désirable et durable, parce qu'on peut encore parfaitement concilier développement économique et développement durable. La mer nous ouvre de formidables perspectives, car elle pourra en partie compenser les ressources qui vont fatalement s'épuiser sur terre.

Vous venez de publier « Osons la mer ». Dans quel objectif ? Nous faire prendre conscience du potentiel maritime insuffisamment exploité, y compris en France ?

C.B. : La mer, c'est la grande chance de la France ! Et j'ai voulu démontrer avec ce livre qu'en tout temps et en tout lieu, le fait de se tourner vers la mer créait les conditions du succès. Jamais de toute son Histoire, la France n'a été aussi grande qu'elle ne l'est depuis... 1994, date de l'application des accords de Montego Bay qui confèrent à notre pays le deuxième domaine maritime du monde, tout juste derrière les Etats-Unis (le troisième, c'est l'Australie). La France est magnifiquement dotée, avec ses 20 000 km de côtes et ses

« Qui tient la mer, tient la terre. »

11 millions de km² de surface maritime, elle possède, grâce à l'outremer, le 2^e domaine maritime du monde (à 96% grâce à l'outremer), mais le 1^{er} par sa qualité et sa diversité, car c'est le mieux ventilé sur l'ensemble de la planète. Tous les grands pays ont une stratégie maritime. Pas nous. Alors que la mer est cette « Nouvelle Frontière » dont la France a besoin pour gagner en mobilité et en compétitivité. Recouvrant près de 72% de notre planète, la mer forme un univers à plusieurs dimensions qui recèle une biodiversité et des quantités de potentialités insoupçonnées. Comme en témoignent les leçons de l'histoire maritime mondiale, la mer est bien l'atout gagnant de la France et la grande chance de l'Europe : « *Qui tient la mer, tient la terre* ».

Comment expliquer que nos gouvernants n'aient pas encore pris conscience de ces opportunités et n'aient pas une grande stratégie maritime pour notre pays ?

C.B. : Pour répondre à cette question, il me faudrait des heures. Une phrase d'Eric Tabarly m'a beaucoup marqué quand j'étais ado et a peut-être été à l'origine de ma vocation : « *La mer pour les Français c'est ce qu'ils ont dans le dos quand ils regardent la plage* ». Comment se fait-il que notre pays ne soit pas tourné vers la mer ? Sûrement, parce que la mer n'est pas perçue comme telle en France. On n'est pas un pays maritime, alors que le commerce maritime c'est 92% en volume du commerce mondial ! On ne l'enseigne pas, ni dans les écoles de

LA MER, L'ATOUT GAGNANT DE LA FRANCE

commerce (sauf une), ni à l'ENA. Résultat, nos gouvernants depuis des années ne mesurent pas le potentiel extraordinaire de notre domaine maritime.

Pourquoi dites-vous qu'il faut changer de paradigme ?

C.B. : J'affirme qu'il est grand temps de changer de paradigme et de « faire entrer la mer à l'intérieur des terres », et non l'inverse, pour qu'elle devienne enfin le moteur de notre économie. Tant que les villes de l'intérieur ne seront pas mieux reliées à leurs ports régionaux, ceux-ci n'auront pas au plan international le rang qui leur revient, donc ça ne fonctionnera pas ! Avant tout, contrairement à ce que l'on pourrait penser, une politique maritime, ce n'est pas une politique de la pêche, ça doit être une politique d'aménagement du territoire. Qu'est-ce qui permet à la fois de redonner de la compétitivité à nos entreprises, de lutter contre les émissions de CO₂, de lutter contre la désertification, voire même de lutter contre

l'accidentologie routière ? Et bien, c'est une politique maritime. Il faut aujourd'hui désenclaver l'intérieur des terres par plus de voies routières, ferroviaires, fluviales pour les relier à nos ports régionaux. Et quand ça sera fait, nos deux grands ports du Havre et de Marseille marcheront. Il y a urgence ! Si dans les dix ans, on ne désenclave pas Marseille, ce sera tout le quart sud-est de la France qui sera plombé au profit de l'Italie. Il y a un enjeu très conséquent, c'est pour cela que je tire un signal d'alarme. En mettant tout notre savoir-faire scientifique et technologique au service de notre domaine maritime qui est exceptionnel, la France pourrait se hisser au rang de première puissance économique mondiale et conférer à l'Union européenne un rayonnement nouveau.

Vous affirmez que l'Europe démocratique sera maritime ou ne le sera pas. Pourquoi ?

C.B. : Force est de constater et c'est terrible, que seuls les états autoritaires où l'on est président

à vie ou presque, ont une stratégie de moyen terme. Les démocraties restent quant à elles enlisées dans le court terme. Car faire ces grands travaux, engager cette politique d'aménagement du territoire, ce sont des sous qu'on ne mettra pas dans des revendications de satisfactions immédiates des Français. Mais quand on rentre dans un nouveau temps de l'histoire, comme je vous l'ai expliqué, c'est le moment de faire son jeu. Notre Europe démocratique sera maritime ou ne sera pas. Et c'est bien là une question de volonté politique, il faut que le président de la République s'empare de ce sujet après les élections d'avril et qu'il en fasse sa priorité et une grande cause nationale. Il ne faut pas laisser aux États autoritaires le monopole des visions de long terme. Et puis, il faut en être convaincu, la mer, c'est aussi une question d'éducation, dès l'école. Il faut « maritimiser » les esprits. C'est pour cela qu'il faut oser la

mer et amorcer une vraie révolution dans notre archipel français !

La solution ne devrait-elle pas venir de nos entreprises, voire des créateurs d'entreprises qui peuvent trouver avec la mer de formidables opportunités d'innovation ?

C.B. : Vous avez entièrement raison. C'est ce vers quoi il faut aller. Et je ne cesse de dire aux entrepreneurs lorsque je les rencontre que leur métier a du sens. Ce sont eux qui font la France d'aujourd'hui et de demain, ce sont eux qui iront là où les gouvernants n'iront pas, ou alors là où l'Etat ira quand les entrepreneurs seront suffisamment nombreux à s'être lancés. J'invite toutes les entreprises, toutes les startups, à se lancer sur une véritable économie de la mer. Je le répète, la mer, c'est la grande chance de la France, c'est notre atout gagnant ! ■

Propos recueillis par Valérie Loctin.

« Osons la mer » de Christian Buchet, Le Cherche Midi, 176 p., 15 €.

OSONS LA MER, le livre événement de Christian Buchet

Une révolution maritime pour faire de la France la première puissance économique mondiale

Le constat repose sur deux fondements irréfutables : les travaux du programme international de recherche Océanides qui a réuni durant cinq années 264 chercheurs issus de 40 pays, ce qui en fait l'un des plus importants programmes de recherche en sciences humaines au monde, durant lequel les chercheurs ont évalué le rôle de la mer et des flux dans l'histoire de l'humanité ; et le fait que jamais de toute notre Histoire, même au plus haut de la période napoléonienne, la France n'a été aussi grande qu'elle l'est depuis 1994. Ce n'est pas peu dire que nous sommes bien nés ! *Océanides* :

3800 pages de conclusions nous montrent, démontrent, qu'en tout temps et en tous lieux, se tourner vers la mer est le moteur le plus puissant qui soit pour orienter les trajectoires historiques dans une direction positive. C'est que la mer est un atout majeur au service de la prédominance et du rayonnement, un accélérateur du développement économique et politique. Vue depuis la mer, comme nous le montrerons en reprenant les travaux d'Océanides que nous avons pilotés, l'Histoire devient intelligible, pleine d'enseignements et simple à retenir.

1994 : une date à encadrer.

Cette date, l'une des plus grandes dates de l'Histoire de notre pays. Elle correspond à l'entrée en vigueur du nouveau droit de la mer signé en 1982, sous l'égide de l'ONU à Montego Bay, à la Jamaïque. Ce droit crée ce que l'on appelle dans le jargon juridique des ZEE, des Zones économiques exclusives. Tout pays bordier de l'océan dispose, en plus de ses eaux territoriales qui s'étendent jusqu'à 12 milles marins, douze fois 1 852 mètres, soit plus de 22 kilomètres, d'une bande de 200 milles marins – 370 kilomètres – dont il est, en surface, comme dans ses fonds, pleinement souverain sur le plan

économique. Il est même possible d'aller jusqu'à 350 milles marins si on peut prouver que le plateau continental se prolonge au-delà des 200 milles... Cela fait de la France le deuxième domaine maritime du monde, tout juste derrière les États-Unis et loin devant le troisième, l'Australie, qui compte 3 millions de km² supplémentaires. Il convient de préciser que notre ZEE est infiniment mieux répartie du point de vue géographique que celles des États-Unis et de l'Australie. La mer est l'atout majeur de la France, et notre pays, la grande chance de l'Europe pour contribuer largement à faire de celle-ci l'ensemble politique qui

bénéficie du plus grand linéaire de côtes et du plus grand domaine maritime au monde. C'est que la mer ne doit pas seulement être vue comme une surface bleue recouvrant près de 72 % de notre planète, mais comme le seul univers à quatre dimensions : la surface bien sûr, mais aussi la colonne d'eau, ses terres immergées, et nous sommes en train de découvrir que la biodiversité du sous-sol terrestre marin est bien différente de celle du sous-sol terrestre terrestre. Encore ne connaissons nous approximativement que 20 % du fond des mers et pas plus de 3 % de la microbiologie marine, un univers dont nous sommes pourtant issus et qui ouvre de formidables perspectives sur le plan de la santé. N'oublions jamais les trois autres dimensions complémentaires de la surface, pleines de promesses. Un seul exemple, celui des terres rares, ces 17 métaux stratégiques indispensables à la technologie de pointe, que la Chine fournit aujourd'hui à près de 82 % et dont elle entend baisser progressivement ses exportations, montre tout ce que la mer peut apporter à notre pays qui, fort de certains spots marins en Polynésie, se trouve détenteur de 18 % des réserves mondiales de ces précieuses ressources, et qu'en l'état actuel des choses, seuls deux pays disposent des entreprises et du savoir-faire technique nécessaires pour les extraire, avec les précautions environnementales qui s'imposent, à quelques deux kilomètres de profondeur : la France et les États-Unis...

Remettre notre économie en marche à partir du bon fonctionnement de nos ports.

Une politique maritime est avant tout une politique d'aménagement du territoire ; ce dont nous n'avons pas toujours conscience. Sait-on suffisamment que près de deux conteneurs sur trois qui entrent ou sortent de notre pays passent par Anvers, Hambourg et Rotterdam ? Sait-on suffisamment qu'un conteneur sur deux qui entre ou sort de la région PACA procède de ces

ports du Nord ? Ce qui fait, à tout bien considérer, de l'Alsace-Lorraine la région la mieux reliée à la maritimité des flux...

Le Havre : exemple éclairant.

Il y a une vingtaine d'années, sa desserte par voie fluviale représentait environ 25 % ; elle n'est plus aujourd'hui que de 15 %. La desserte ferroviaire représentait environ 20 % ; elle n'est plus aujourd'hui que de 4 % ! En 1936, il fallait une heure et quarante minutes pour aller du Havre à Paris, il faut aujourd'hui compter plus de deux heures. Et, si le ralentissement ferroviaire est spectaculaire pour les passagers, que dire du fret quand on sait que la vitesse moyenne du conteneur chargé sur un train est de l'ordre de 6 kilomètres à l'heure. Le temps presse. Si les ports de Gênes et de Trieste parviennent dans les dix ans, grâce aux accords séparés de l'Italie avec la Chine, à avoir un hinterland supérieur à celui de Marseille, il ne sera plus possible d'envisager l'avenir de «Marseille en grand», car la compétitivité de toutes les entreprises du quart sud-est de la France sera alors sévèrement impactée. Il faut le dire, regarder la réalité en face, et agir vite. Tant que Limoges, Clermont-Ferrand, et les villes de l'intérieur ne seront pas mieux reliées à leurs ports régionaux, le pays sera condamné à un moindre développement économique, à la désertification de certaines régions accompagnée des légitimes revendications, et nos deux grands ports, Le Havre et Marseille, ne pourront avoir, sur le plan international, et notre pays avec, le rang qui leur revient. Il n'existe pas de grands pays sans grands ports !

L'Allemagne est le leader industriel de l'Europe parce qu'elle dispose de ports qui, contrairement aux nôtres, fonctionnent.

Il est temps de faire de la mer, pour le meilleur, le moteur de notre économie, de mettre la mer au cœur de notre économie, et de redonner vie à notre vieux pays

par une fluidité retrouvée. Il est temps de mettre en place une grande stratégie maritime dans laquelle l'outre-mer se doit d'avoir toute sa place. Si rien n'est fait, la situation va se tendre inexorablement entre la métropole, exsangue financièrement, et la France ultramarine. Nous ne l'avons réécritement que trop vu. Nous risquons fort de nous séparer, ce qui fera manquer à l'Hexagone autant qu'à l'outre-mer de formidables opportunités économiques. À nous de jouer «gagnant-gagnant», encore faut-il, pour cela, disposer d'une solide ambition maritime. C'est justement parce que ces territoires ultramarins n'ont pas de politique maritime qu'ils connaissent des difficultés économiques. Ce n'est pas parce que l'on est une île ou, comme la Guyane, un littoral ancré loin à l'intérieur des terres par des fleuves puissants, que l'on est naturellement tourné vers la mer. Hormis en Polynésie et à Saint-Pierre et Miquelon, la culture n'y est pas plus maritime qu'en métropole, et la mer représente un danger plus qu'un champ d'opportunités. Si nous ne nous tournons pas tous ensemble vers la mer, nous resterons sur les rivages d'un temps historique dépassé et nous continuerons à alimenter nos crises. La politique maritime française ne doit en aucun cas être fondée sur une idéologie, elle doit naître des réalités de terrain. Le Grenelle de la mer a voulu instituer dans chaque territoire un conseil maritime ultramarin, et, pour la métropole, des conseils maritimes « de façade », fondateurs d'un nouveau type de gouvernance, pour réunir

représentants de l'État, élus, syndicats, patronat et ONG. Leur objectif étant d'identifier de façon très pragmatique les points forts de chaque territoire, que ce soit sur les plans humain, naturel ou scientifique, et de les mettre en œuvre au cœur d'une politique maritime autant créatrice de richesses et d'emplois que respectueuse de l'environnement. Pour avoir eu le privilège d'ouvrir ces discussions en tant que secrétaire général du Grenelle de la mer, sous l'autorité de Jean-Louis Borloo, alors ministre d'État en charge de la Mer, et de suivre leurs travaux pendant plus d'un an, je puis vous assurer que chaque territoire dispose de puissants atouts permettant de fonder une politique régionale capable de conjuguer croissance, emplois, pouvoir d'achat et, tout aussi important, bien-être, la politique nationale n'étant finalement que la déclinaison de ces stratégies locales. Il n'est plus que de donner vie, de donner corps à ces conseils, pour qu'une politique à la dimension de notre espace puisse enfin voir le jour. ■

Christophe Buchet

CHRISTIAN BUCHET

OSONS LA MER

UNE RÉVOLUTION MARITIME POUR FAIRE DE LA FRANCE LA PREMIÈRE PUISSANCE ÉCONOMIQUE MONDIALE

le cherche midi

« Osons la mer » de Christian Buchet, Le Cherche Midi