

CHRISTIAN BUCHET, DIRECTEUR SCIENTIFIQUE DU PROGRAMME OCÉANIDES*

<<La France doit se tourner vers la mer et l'intégrer à ses territoires>>

La grande (la seule?) question qui se pose aujourd'hui, c'est celle de la politique maritime, et donc de l'aménagement du territoire, et au final celle des ports. Malheureusement, c'est un élément qu'on ne mesure absolument pas dans notre pays, et qui est à la base de beaucoup de problèmes. La France doit se tourner vers la mer. J'ai en tête cette phrase d'Éric Tabarly, qui a provoqué très tôt chez moi un électrochoc: "La mer pour les Français, c'est ce qu'ils ont dans le dos lorsqu'ils regardent la plage."

Dans ma première thèse, j'avais travaillé sur les éléments structurants pouvant expliquer pourquoi notre pays, pourtant bien placé géographiquement, ne s'est jamais tourné réellement vers la mer. Mais j'ai compris ensuite que je devais inverser le logarithme: finalement, ce qu'il faut, c'est faire entrer la mer à l'intérieur du territoire, en n'oubliant jamais que 92 % du commerce mondial en volume passe par la mer. Et pour la France, deux conteneurs sur trois qui entrent ou sortent de notre pays passent par Anvers, Rotterdam ou Hambourg. Et, chiffre plus inquiétant encore, un conteneur sur deux qui sort de la région PACA au sens large passe par ce même "Range nord-européen". Finalement, le premier port français, c'est Anvers, en Belgique! Une conséquence immédiate en découle: les entreprises françaises proches de



CITÉ DE LA MER, CHERBOURG.

ce flux, dans le quart nord-est de notre pays, sont plus compétitives que celles des trois autres quarts géographiques.

Un autre élément doit être mis en avant: nos ports sont des culs-de-sac. C'est une évidence pour Marseille et Le Havre, alors qu'ils sont bien placés sur deux façades maritimes, bien mieux que le "Range nord-européen". Et, pourtant, un conteneur débarqué à Anvers sera à Paris

bien avant un autre débarqué le même jour à Marseille ou au Havre. Autre élément, tout aussi négatif: nos ports ne sont pas reliés aux autres régions, à l'arrière-pays, il n'y a pas suffisamment de voies fluviales, routières, ferroviaires. Un retour dans l'histoire me laisse toujours rêveur: il y avait plus de voies navigables à l'époque de Louis XIV qu'aujourd'hui! Il faut que tous les chemins mènent aux ports, même régionaux, pour irriguer l'ensemble du territoire. Il y a urgence, aujourd'hui.

Relier Limoges à son port régional

Alors, que faire? Faire entrer la mer à l'intérieur des territoires, pour créer de la fluidité et favoriser le développement économique. Il faut que Limoges ou Clermont-Ferrand soient reliés à leurs ports régionaux. Prenons aussi l'exemple de La Rochelle, dont le port pourrait être promis à un développement extraordinaire, mais il faudrait une autoroute supplémentaire pour le relier à l'intérieur.



LA SEINE, UN LONG FLEUVE TRANQUILLE POUR LE GUADIANA De la longueur d'un terrain de football, cette péniche porte-conteneurs, glissant paisiblement sur la Seine aux abords des Andelys (Eure), peut transporter jusqu'à 5 000 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 200 camions.

Il y a urgence, pour gérer la question de l'aménagement du territoire, même si c'est un mot un peu poussiéreux, je préfère maintenant parler de "géopolitique intérieure", qui se connecte, d'ailleurs, à la géopolitique extérieure. Mais, finalement, nous sommes déjà entrés dans la géoéconomie des flux, donc dans un nouveau temps de l'Histoire, on le mesure avec les routes de la soie chinoise : la Chine est devenue l'empire du débordement périphérique (*lire p. 52*). Ce pays est celui qui investit le plus dans la mer, dans les flux, y compris en Italie, pays fondateur de l'Europe.

Malheureusement, la France n'a jamais été dans la fluidité, l'histoire le montre : jusqu'à la fin du règne de Louis XVI, aucune région de France n'avait le droit de vendre des céréales à une autre région. On le paye encore aujourd'hui. Nous devons nous tourner vers la mer, développer nos ports, c'est une évidence, mais en intégrant quelque chose de fondamental : un port n'est pas forcément au bord de la mer. Un port, c'est un hub. Remontons encore dans l'histoire : Munich a toujours été un hub. Et Pétra dans l'actuelle Jordanie aussi, point

de convergence entre le commerce descendant autrefois de Méditerranée et celui remontant de la mer Rouge. Alors, il faut un port à Paris. Certes, il y a Gennevilliers, mais il est trop petit. Donc, un vrai port avec, pour y accéder, des voies ferroviaires, routières, fluviales. Bien sûr, faire aboutir le projet HAROPA initié en 2009, pour regrouper les trois ports de l'axe Seine : Le Havre, Rouen, Paris. Mais aussi désenclaver Marseille, renforcer Bordeaux, etc. Bref, relier tous ces ports à l'arrière-pays. Il faut tout faire de front, ne plus être dans le curatif, être dans le préventif. C'est ainsi que notre pays, demain, sera compétitif, émettra moins de CO_2 , luttera contre la désertification. Nos ports sont une solution à la crise.

Le temps de la mer est venu. Cela passe aussi, pour notre pays, par une maritimisation des esprits. Apportons un démenti à la phrase de Tabarly!»*

PROPOS RECUEILLIS PAR DENIS LEFEBVRE

*Programme européen de recherche lancé en 2010, qui coordonne et rassemble les travaux de 264 chercheurs issus de 40 pays, spécialistes de l'histoire des mers et des océans.