

Le ministère de la Mer, joyau stratégique du gouvernement Castex ?

INTERVIEW - Pour le grand spécialiste maritime Christian Buchet, le nouveau ministère de la Mer peut permettre d'immenses avancées concrètes pour les Français, et réconcilier économie et écologie.

Par **Luc Lenoir**

Publié il y a 2 heures



Christian Buchet : «nos territoires ultramarins sont des bijoux à mettre en valeur» *Suliane FAVENNEC / AFP*



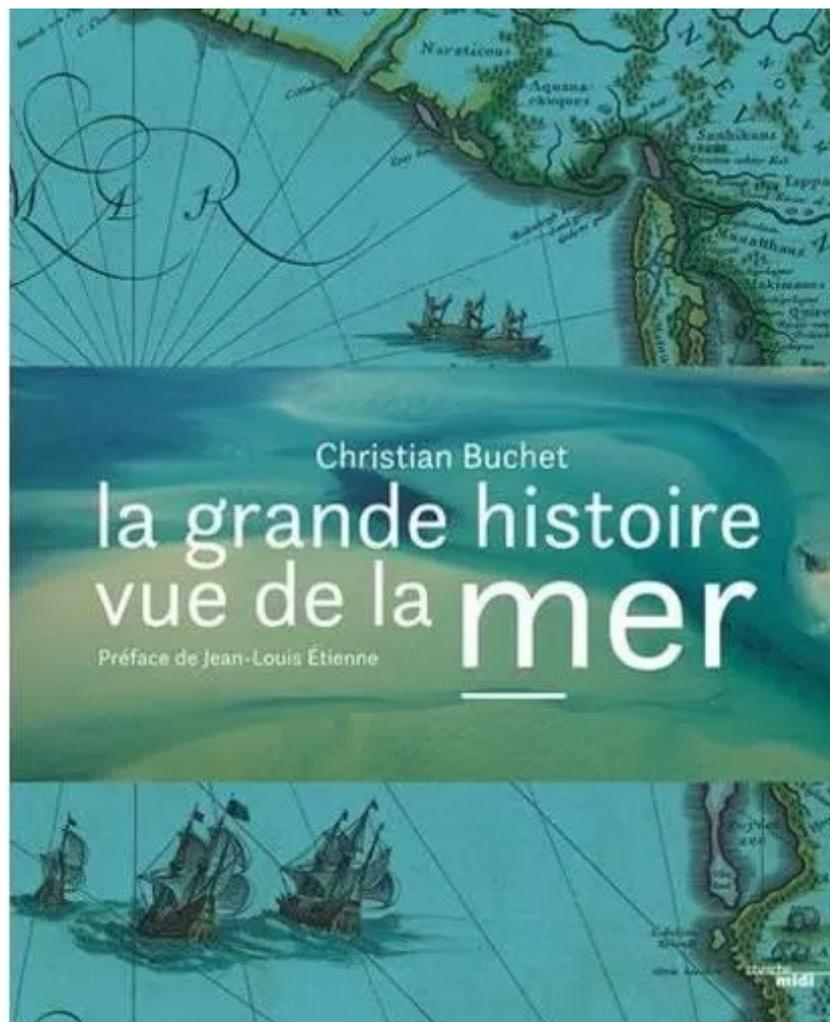
Nouveauté abonnés

Les lettres des journalistes

Découvrez nos nouvelles lettres thématiques
rédigées par vos journalistes

CHOISIR MES LETTRES

Christian Buchet est le directeur du Centre d'Études de la mer à l'Institut Catholique de Paris. Il est l'ancien secrétaire général du Grenelle de la mer (2009-2011). Son dernier ouvrage, *La Grande Histoire vue de la mer*, a été publié en 2017 aux éditions du Cherche-Midi.



La Grande Histoire vue de la mer Cherche-Midi

LE FIGARO.- Pensez-vous que la recréation d'un ministère de plein droit dédié à la mer puisse améliorer la politique française dans le domaine ?

Christian BUCHET.- Je me réjouis de cette initiative. On commence, enfin, à mesurer l'importance stratégique de la mer pour la France depuis 1994 et l'attribution à la France du deuxième espace maritime mondial. Mais ce ne sera pas simple ! De nombreux ministères ont un lien direct avec la mer.

L'Agriculture a accepté de déléguer la pêche, mais il y a les Affaires étrangères, l'Économie, la Défense bien évidemment... Cette transversalité n'est pas facile à

organiser. Chacun va défendre son pré carré. Le ministère de la Mer semble donc stratégique mais tout dépend des arbitrages qui sont faits, sans doute à l'heure actuelle mais aussi tout au long de sa vie. Pour prendre en compte cette transversalité, je pensais personnellement à un «*vice-premier ministre*» dédié à la prise en compte de l'intérêt maritime dans tous les domaines.

Pourquoi une telle attention ?

L'importance du maritime pour la France est évidente. En France, pour l'instant, le secteur représente 91 milliards d'euros en valeur de production directe. Mais il a connu une croissance de 26% en trois ans. En 2016, il représentait 289.000 emplois, et 355.000 l'année dernière... Et le potentiel est incroyable : si les activités marines directes pèsent 1500 milliards de dollars dans le PIB mondial actuellement, les rapports les plus sérieux tablent sur un doublement d'ici... 2030 ! La France doit non seulement développer ses activités pour suivre le rythme, mais pourquoi pas, prendre plus de place à l'échelle mondiale et rattraper son retard.

Concrètement, comment l'État doit-il s'y prendre ? Ne risque-t-il pas d'y mettre son grain de sel ?

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, une politique maritime est une politique d'aménagement du territoire. Ce qui nous manque cruellement, c'est un lien direct et facile entre l'intérieur des terres et nos ports. Nous ne nous rendons pas compte à quel point nous pâtissons de la situation actuelle dans les échanges maritimes. Le premier port français est Anvers ! Deux conteneurs sur trois livrés en France passent par Anvers, Hambourg et Rotterdam. Conséquence surréaliste, notre région la mieux connectée aux échanges maritimes est l'Alsace-Lorraine. Dans la région PACA, la moitié des conteneurs provient des trois ports que je viens de citer... Il y a urgence à sauver les ports français. D'autant que l'Italie fait partie du grand projet chinois de nouvelles routes de la soie, et ses ports de Trieste et Gênes seront rééquipés pour avoir une stature intercontinentale d'ici dix ans. Marseille en fera à nouveau les frais...

Il y a évidemment un problème de fiabilité sociale à régler, mais il faut aussi lancer un programme d'infrastructures et de désenclavement du territoire. Routier, ferroviaire mais aussi fluvial : il y avait plus de voies navigables en France à l'époque de Louis XIV qu'aujourd'hui ! Chaque ville doit être mieux reliée à un port de référence français. Au cœur de la France, Limoges doit être mieux reliée à La Rochelle, etc. Ainsi notre économie se tournera naturellement vers la mer. Et aussi, vers notre outre-mer : nos territoires ultramarins sont des bijoux à mettre en valeur, nous y apportons de l'argent public mais stratégiquement, nous les délaissions totalement pour le moment.

Un aménagement du territoire permettrait-il de réorganiser les transports ?

La conséquence écologique est frappante. Si l'on prend le gabarit moyen d'un seul porte-conteneurs (16.000 boîtes), il faut au minimum 8000 camions poids lourds pour acheminer sa marchandise totale. Cela représente 97 kilomètres de files ininterrompues de camions, ou 234 kilomètres en respectant les distances de sécurité... La richesse est dans le flux. Et pour le transport maritime, de grandes avancées scientifiques vont bientôt permettre de réduire les émissions nocives.

Au-delà d'être le moyen de lutte contre la désertification, une grande politique de la mer est une nécessité écologique, scientifique, médicale. On connaît actuellement 2 à 3% de la microbiologie marine. En termes de santé, les résultats sont d'ores et déjà au rendez-vous. Les traitements du SIDA sont élaborés à partir du hareng, la dernière classe d'antibiotiques, la cyclosporine, vient du milieu marin. On a déjà isolé 66 champignons marins ayant des effets anticancéreux... Le biomimétisme permet également d'avancer. La peau des requins, le byssus des moules inspirent l'industrie. En regardant la nature marine avec amour, celle-ci va nous faire faire des bonds en avant gigantesques. De même, on ne mesure pas encore le potentiel de l'aquaculture, alors qu'avec les prévisions d'augmentation de population mondiale, la demande protéinique va exploser.

Les ressources marines de la France pourraient donc aussi lui faire retrouver une forme d'influence à l'échelle internationale ?

C'est évident. Mais, et on les comprend, les dirigeants ont la tête dans le guidon. Il faut leur faire prendre conscience des avantages d'une stratégie de moyen et long terme. La chance de la France se trouve pourtant dans son domaine maritime exceptionnel. Intelligemment exploité, que d'emplois peut-il faire naître, que d'influence! La Chine n'a que 3,7 millions de kilomètres carrés d'espace maritime, et ses experts ont décrété qu'elle ne pouvait pas devenir la première puissance mondiale si elle n'en a pas au moins 5 millions. Nous en avons quelque onze millions...

À quoi doit s'attaquer la nouvelle ministre de la mer, Annick Girardin, pour commencer ?

Concrètement, Annick Girardin peut déjà unifier, réorganiser les institutions dédiées à la mer, qui sont actuellement inefficaces car trop dispersées. Il faut tout de suite faire émerger des centres performants, au service d'objectifs précis. Ensuite, il faudra lancer ce fameux programme d'aménagement «*marin*» du territoire pour tout à la fois permettre d'améliorer la compétitivité des entreprises, lutter contre les émissions de CO² et enfin la désertification intérieure du territoire. Trois attentes des Français... d'ailleurs exprimées, à leur manière, par les «*gilets jaunes*».