

## **Intervention de Christian Buchet, Historien, professeur à l'institut catholique de Paris.**

### **« Les enjeux du Grenelle de la mer ».**

Pour des raisons historiques la France a tourné le dos à la mer, selon Christian Buchet. Se définissant comme une puissance continentale, la France ne s'est jamais donnée les moyens de se doter d'une vraie politique de la mer. Or le « Grenelle de la mer », qui s'est tenu en juillet 2009, peut constituer une inflexion pour l'instauration d'une politique de la mer à différentes échelles.

#### **I- Pourquoi un « Grenelle de la mer »?**

C. Buchet fait le constat que le « Grenelle de l'environnement » n'a traité pas traité de la question de la pêche. Le Grenelle de l'environnement n'a pas fait de place à la mer car il s'agissait de ne pas réduire sa place ni à la pêche ni à l'aquaculture. Les questions concernant la mer vont en effet bien au delà de ces problèmes

- 1- une politique de la mer sous dimensionnée par rapport aux enjeux.

Ce « Grenelle de la mer » est d'autant plus important que la France, bien que dotée de plusieurs façades maritimes, ne possède pas de politique digne de ce nom. Les affaires liées à la mer ne relèvent pas d'un ministère mais de 11, même si un secrétariat général de la mer a été créé. Au total, la place de la mer est sous dimensionnée par rapport aux enjeux régionaux, nationaux et internationaux. Le Grenelle de la mer est d'autant plus important que l'Etat n'a pas à l'heure actuelle de vision prospective concernant la politique maritime.

- 2- Les atouts du domaine maritime français.

Pourtant, souligne C. Buchet, la France possède des atouts exceptionnels. Elle est merveilleusement située, à l'interface de plusieurs façades maritimes et au croisement de grandes routes commerciales (Northern Range).

Grâce aux accords de Montego Bay, elle dispose d'une immense ZEE. Au total, son espace maritime avec l'outre mer s'étend sur plus de 11 millions km<sup>2</sup>, ce qui en fait le second domaine mondial après celui des Etats Unis.

Ce domaine maritime recèle des potentialités et des opportunités immenses. Si la France parvient à sauvegarder son patrimoine de la mer, elle pourra compter alors sur d'importantes ressources pour une exploitation durable de ces ressources maritimes. Cela permettra ainsi de réconcilier développement durable et croissance économique car de nombreux gisements d'activités innovantes, tels que la pharmacologie, les énergies marines peuvent se développer à partir d'une exploitation raisonnée de la mer.

Le « Grenelle de la mer » doit avoir ainsi pour objectif de valoriser les ressources, les espaces et d'impliquer l'ensemble des acteurs du monde maritime.

#### **II- comment mettre en œuvre le « Grenelle de la mer » ?**

- 1- Les débats et la concertation pour produire « un livre bleu de la mer »

Plusieurs groupes ont été constitués au niveau national :

- la mise en valeur du littoral
- la préservation du patrimoine
- valoriser la politique maritime de la France à l'échelle de sa Z.E.E.
- le rôle de la France dans la mise en place d'une gouvernance européenne et internationale dans la politique de la mer

5 collèges ont été constitués, regroupant des acteurs de la mer issus d'horizons professionnels différents. Cette méthodologie a permis de décloisonner les débats.

## 2- les grands axes stratégiques du « livre bleu ».

Ces débats ont permis de définir les grands axes pour une politique générale de la mer à long terme que l'on retrouve dans le « grand livre bleu de la mer »

- énergies marines
- transports, ports, industrie navale, ressources minérales
- protéger et valoriser la biodiversité marine
- pêches maritimes
- pollutions marines
- gouvernance internationale et européenne
- des activités littorales touristiques dans une perspective de développement durable
- des aquacultures intégrées et écologiquement soutenables
- des activités agricoles préservées et respectueuses de l'environnement en zone littorale
- aménagement et gestion intégrée du littoral dans une perspective de développement durable
- gouvernance nationale et infrastructure des zones littorales
- une meilleure surveillance et un contrôle plus efficace du milieu marin

### **III- quelles vont être les conséquences immédiates du « Grenelle de la mer » ?**

#### **C'est sur les points suivants que les actions vont être immédiates**

- de nouvelles gouvernances sont mises en place
- la mer est rattachée aux ministères d'Etat
- les politiques sont représentés
- une nouvelle représentation de la France et de son territoire a émergé. La France, grâce à son « archipel de territoires » est ainsi présente dans toutes les grandes zones de développement économique. Le « Grenelle de la mer » a sans doute, selon Christian Buchet, créé les conditions pour opérer une révolution culturelle sur la place de la mer en France jusqu'à présent caractérisée par un trop grand repli.
- réunions interministérielles tous les 6 mois : la politique maritime sera ainsi décentrée
- mer et éducation : il reste beaucoup à faire pour introduire plus de mer, notamment dans le cadre du développement durable et de la protection du patrimoine
- nécessité d'inventorier le patrimoine maritime.
- stimuler la recherche

#### Conclusion :

Le Grenelle de la mer a été nécessaire pour définir des axes stratégiques. Les grands contours d'une politique maritime ont été définis et la France a la capacité technologique, les atouts géographiques pour être pionnier en Europe et dans le monde. La politique de la mer ne doit pas ainsi se limiter à la gestion de la pêche.

D'autre part, la politique de la mer pourrait avoir des implications spatiales et continentales considérables. « Les ports français sont des culs de sac » car ils ne sont pas suffisamment raccordés

aux grands axes de communications internationaux. Cf. le Havre est handicapé par l'absence de canal Seine/Nord.

### **III- quelle exploitation pédagogique envisager ?**

Cette intervention, dans le cadre d'une étude de cas, pourrait être utilisée en géographie avec des prolongements en éducation civique.

Dans le cadre du programme de 3<sup>ème</sup>, une étude de cas sur l'aménagement et la place d'un port français dans la mondialisation peuvent être menée à plusieurs échelles. Une problématique à l'échelle locale ou régionale (la situation du port du Havre par exemple, exemple cité par Christian Buchet) pourrait être abordée à travers l'étude de l'aménagement du port. Si l'on élargit la focale, on pourrait mettre en avant la localisation du port du Havre par rapport au Northern Range et sa relative marginalisation -en termes de flux de conteneurs traités - par rapport aux grands ports de la mer du Nord comme Rotterdam, Anvers, Amsterdam. Comme le souligne Christian Buchet, « *les ports français sont des culs de sac* ». Le changement d'échelle permettrait ici, par une mise en perspective, de confronter ce point de vue d'un expert de la mer à des cartes des réseaux de transport du bassin Parisien pour montrer que le Havre est très bien relié à Paris. En revanche, à l'échelle de l'Europe du Nord ouest, à l'aide d'une carte des réseaux de transport on montrera que le Havre est effectivement en marge des grands axes de communication internationaux. Le croisement des deux cartes montrerait que la limitation de son Hinterland à celui de la capitale freine l'extension de son rayonnement international. Une comparaison avec les autres ports français pourrait, dans le cadre de la mise en perspective, conduire à identifier des problèmes similaires. Ce relatif isolement du Havre et des ports français donnerait ainsi tout son sens au « Grenelle de la mer » et aux projets d'aménagement portuaire pour augmenter le rayonnement international des ports français.

Cette intervention permet de montrer les interactions entre la prise de décision politique et ses implications sur l'organisation des territoires. Elle fait également ressortir le jeu des acteurs en géographie dans la production et la gestion de l'espace. A travers les débats qui ont animé le « Grenelle de la mer », on peut voir que des acteurs d'horizons différents ont opposé des visions contradictoires sur le devenir de certains espaces, montrant ainsi que les questions d'aménagement sont une question civique (importance de la représentativité) mais également de rapport de force. Dans l'optique d'un prolongement avec l'éducation civique, à partir d'un port à l'échelle locale, on pourra montrer comment les extensions industrialo portuaires peut opposer des intérêts radicalement différents sur la gestion de l'espace.