



JACQUES ATTALI

Ecrivain, essayiste

Jeudi 14 juin 2018, 19 h 45



Club de réflexion

SOMMAIRE

Jacques ATTALI.....	1
Introduction	3
Notre invité	3
Histoires de la mer	4
Les chemins de l'essentiel	8

CLUB DE REFLEXION
JUN 2018

STRATEGIES FRANCAISES



INTRODUCTION

Le club de réflexion **STRATEGIES FRANCAISES**, fondé en 1994, cherche à rapprocher la République des citoyens, c'est-à-dire faciliter l'appropriation des sujets de société par les citoyens à l'occasion de rencontres et débats avec les acteurs et les penseurs de notre temps.

L'ambition d'un tel projet s'appuie notamment sur :

- Le choix de recevoir, de dialoguer, de confronter ses idées avec toutes les tendances de la vie politique française voire internationale, sans esprit partisan,
- La passion pour le destin de la France, dans le monde, dans l'Histoire, dans une perspective d'avenir,
- Le goût pour les rencontres inédites et l'échange de convictions.

Ces "stratégies françaises" sont celles des femmes et des hommes que nous rencontrons au fil des dîners-débats, des stratégies tournées vers le monde, vers la transformation de notre société et vers une meilleure vision de notre histoire et de notre avenir.

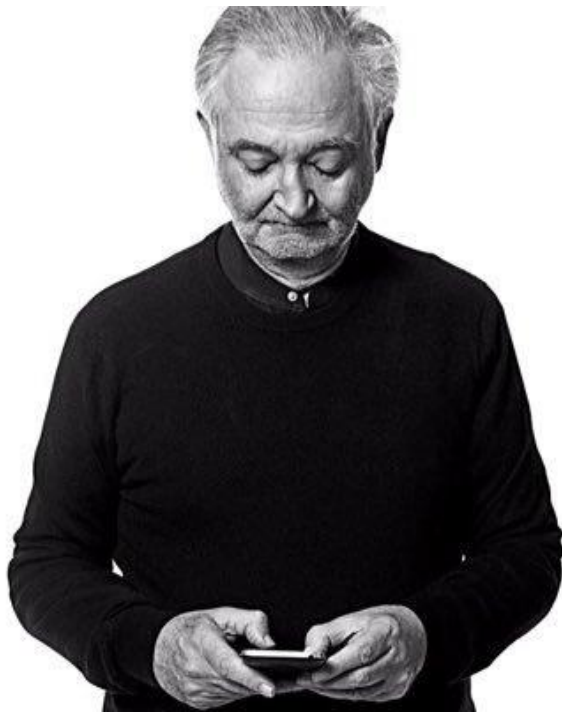
Le club *stratégies françaises* est dirigé et animé par Xavier Fos.

NOTRE INVITE

- **Jacques Attali**, et son jumeau Bernard Attali naissent le 1er novembre 1943 à Alger, dans une famille juive d'Algérie. Son père, Simon Attali, est un autodidacte qui réussit dans le commerce de parfumerie à Alger où il s'est marié le 27 janvier 1943 avec Fernande Abécassis qui donnera ensuite naissance le 11 février 1954 à Fabienne.
- En 1956, deux ans après le début de la guerre d'Algérie (1954 à 1962), son père décide de venir s'installer avec sa famille à Paris, rue de la Pompe, et y développe la distribution de parfums. Les jumeaux Jacques et Bernard suivent des études au lycée Janson-de-Sailly, dans le 16e arrondissement de Paris, où ils rencontrent, entre autres, Jean-Louis Bianco, Thierry de Montbrial, Laurent Fabius, Charles de Croisset. Ils ont comme professeur de lettres André Fermigier, qui deviendra critique d'art au journal Le Monde.
- En juillet 1963, Jacques Attali se classe 47^e au concours d'entrée de l'École polytechnique (X1963) et il en sort major en 1965 ce qui lui permet de devenir ingénieur du Corps des mines (1965-1968). Il suit en parallèle la formation de l'Institut d'études politiques de Paris dont il est diplômé en 1967 (section service public). Puis il intègre l'ENA et termine classé 3^e de la promotion Robespierre (1968-1970). En 1968, durant sa scolarité à l'ENA, il effectue un stage dans la Nièvre, sous la férule du futur préfet de police de Paris, Pierre Verbrugghe. Il retrouve à cette occasion, comme président du conseil général de la Nièvre, François Mitterrand, qu'il a déjà rencontré trois ans auparavant. En 1970, à sa sortie de l'ENA, âgé de 27 ans, il devient auditeur au Conseil d'État.
- En 1981, François Mitterrand, qui vient d'être élu président de la République, le nomme conseiller spécial et l'installe dans l'ancien bureau des aides de camp qui jouxte le bureau présidentiel. Il assiste au conseil des Ministres, au conseil de Défense, et à tous les entretiens bilatéraux et multilatéraux du président avec des dirigeants étrangers. Le président lui confie également le rôle de « sherpa » (représentant personnel d'un chef d'État) pour les sommets du G7 et européens.
- Il conseille au président de faire venir au palais de l'Élysée Jean-Louis Bianco, François Hollande, Ségolène Royal, Pierre Morel, Alain Boubil, François Stasse et Erik Orsenna.
- En 1982 et 1983, il plaide pour la « rigueur économique ». Il organise le sommet du G7 de Versailles en juin 1982 et celui de l'Arche en 1989. Il dirige l'organisation du bicentenaire de la Révolution française le 14 juillet 1989.
- À la demande de Claude Allègre, il propose une réforme de l'enseignement supérieur (le LMD), qui se généralise à toute l'Europe. Consulté successivement par les présidents Sarkozy et Hollande, il préside une commission bipartisane de réforme de l'économie en 2008, et milite pour le concept d'économie positive en 2012. Il choisit comme rapporteur Emmanuel Macron. Ses idées sont à l'origine d'une partie des dispositions de la loi Macron. Il présente en 2009 Emmanuel Macron à

François Hollande en recommandant à ce dernier de le prendre comme conseiller dans sa campagne, puis à l'Élysée. Jacques Attali a déclaré dans plusieurs interviews (L'Express, Le Point, Le Monde) : « Emmanuel Macron aurait été président de la République même s'il ne m'avait pas rencontré. »

- En 2015, il écrit un programme pour l'élection présidentielle qu'il publie dans un livre, *France 2022*, précisant ne pas vouloir se présenter lui-même. Le 8 mars 2017, il annonce son soutien au candidat d'En marche ! Emmanuel Macron, qu'il avait autrefois placé au sein de sa commission.



HISTOIRES DE LA MER

Dans « Histoires de la mer », Jacques Attali dévoile l'océan sous ses multiples facettes, renouant avec un genre – l'histoire globale – dont il est passé maître. Abordant tour à tour la dimension historique, économique, écologique, il nous explique dans un essai éclairant l'importance géostratégique de la mer. Et la place singulière car paradoxale à cet égard de la France. Notre pays, qui dispose du deuxième domaine maritime de la planète, reste en effet une puissance maritime mineure. À huit reprises dans son histoire, il a tourné le dos à la mer pour céder à son tropisme continental. Et Jacques Attali d'avancer cette explication : la France est sans doute "trop riche" pour ressentir la nécessité de s'ouvrir aux horizons maritimes. Reprenant une conviction déjà ancienne, l'ancien conseiller de François Mitterrand observe qu'une nation qui n'est pas d'abord tournée vers la mer par sa ville principale, n'est pas une grande puissance. Et il en tire cette conclusion : pour la France, l'affirmation d'une ambition maritime passe donc par la constitution d'un axe de développement fort empruntant la vallée de la Seine, incluant dans un même ensemble stratégique Paris, Rouen et Le Havre. Une idée reprise à son compte par le candidat... Emmanuel Macron.

- L'histoire de France est une succession d'occasions manquées par rapport à la mer. Par huit fois, le pays va tourner le dos à cette dernière pour céder à son tropisme continental. Il y a une première ouverture sans suite au moment de la guerre de cent ans, ensuite en 1517, la création du Havre par François Ier, puis la relance éphémère de Colbert, Louis XVI, Napoléon Ier. Napoléon III a une ambition maritime forte, mais il fait l'erreur d'engager une guerre terrestre. Enfin, il y a eu en 1991 la création d'un ministre de la Mer dont l'impact a été mince. Illustrations de ce désintérêt pour la mer : Brest n'a jamais été une préfecture. Et lorsque Louis XVIII crée une école navale, il la situe à... Angoulême, loin du rivage. Ces marques de désintérêt trouvent leur explication dans un paradoxe : la France est trop riche pour devenir une puissance maritime. Les grands empires maritimes se sont

constitués poussés par la nécessité et le besoin de s'ouvrir, d'aller loin pour recevoir et échanger ? La Chine et la France, dotés de richesses agricoles, constituant de bons contre-exemples.

L'axe Paris-Rouen-Le Havre

- La clé du sursaut maritime française passe par la prise de conscience culturelle du potentiel du pays. Ensuite, admettre le constat qu'une nation qui n'est pas d'abord tournée vers la mer par sa ville principale n'est pas une grande puissance. Il faut administrativement regrouper Paris, Rouen et Le Havre. La vallée de la Seine doit devenir l'axe fort de l'ambition maritime de la France. Les gens de Rouen et du Havre, qui se sont longtemps combattus, l'ont enfin compris, mais c'est Paris qui ne l'a pas encore compris. Le fait que la vallée de la Seine ne soit pas concernée par les Jeux olympiques est une absurdité. Le Grand Paris, c'est pour l'essentiel un métro, c'est-à-dire un cercle, et donc une fermeture. Certes, il faut améliorer les conditions de transport des Parisiens, mais ce n'est pas comme cela que l'on construit une grande puissance. Paris continue à croire à sa puissance. On en est loin.
- "Certes, il faut améliorer les conditions de transport des Parisiens, mais ce n'est pas comme cela que l'on construit une grande puissance. Paris continue à croire à sa puissance. On en est loin"
- Jamais Paris n'a été une grande puissance. Même sous Louis XIV, le niveau de vie des Parisiens était inférieur d'un quart à celui des habitants d'Amsterdam. Nous sommes à l'heure des choix. Soit on fait le canal Seine-Nord, et dans ce cas Paris deviendra une annexe de Rotterdam et la plus grande ville française deviendra avec le temps Lille ; soit on fait du Havre un grand pôle rompant avec les échecs du passé, dus en autres raisons à l'installation des industries pétrolières qui empêchent le passage des trains et des canaux. Si les Allemands sont malgré tout une puissance maritime, ils le doivent à leur réseau de canaux extraordinaire qui relie le pays aux grands ports du nord. C'est d'autant plus urgent de concentrer nos efforts sur la vallée de la Seine qu'avec le réchauffement climatique, dans trente ans, notre tour sera passé car les bateaux pourront emprunter la voie maritime du pôle Nord, modifiant totalement la géographie mondiale des transports.



Les câbles du Pacifique en attendant le retour de la Méditerranée

- La Méditerranée a été au cœur de la puissance mondiale pendant plusieurs millénaires. C'est autour de cette mer que s'est joué le sort de l'Égypte, de la Grèce, du christianisme, de l'empire carthaginois, de Gènes, Venise etc. Aujourd'hui, elle n'en est plus le cœur car la scène s'est élargie à l'échelle du monde. Elle peut le redevenir, pour le pire ou pour le meilleur. Pour son malheur si elle traite mal l'Afrique et si elle devient le cimetière marin des réfugiés. Pour le meilleur si elle devient au contraire un lieu d'échanges et de richesse entre le continent européen et l'Afrique, en plein potentiel de développement. Il est vrai cependant qu'aujourd'hui, l'essentiel se joue dans le Pacifique et dans les mers de Chine, là où transite une grande partie du commerce mondial de marchandises, y compris le transport si stratégique des données.

- Contrairement à ce que l'on croit, le transport maritime restera encore longtemps essentiel, même si l'on bascule dans un monde numérique, car les données sont véhiculées par câbles sous-marins. Et les câbles sont de plus en plus autour du Pacifique... La France n'a pas abandonné totalement ce terrain-là – avec Orange Marine Service, qui malheureusement pèse peu par rapport aux autres géants du secteur. L'Hexagone a beaucoup investi dans l'espace et les satellites, qui sont en train de se développer largement en dehors de nous. OneWeb, le projet de constellation d'environ 650 satellites de télécommunications à l'horizon 2022, est pour l'essentiel japonais, américain et saoudien, tandis que SpaceX, la compagnie d'Elon Musk, développe d'autres projets de son côté. Ce qui n'empêche pas le fait que le câble sous-marin et la fibre optique terrestre sont bien plus importants que les transferts par satellite. Il est assez ironique de constater que les satellites sont plus importants pour les bateaux que le câble, et inversement que le câble est plus important sur terre. Le satellite est utile en mer et le câble l'est tout autant sur terre.

La préservation de la mer

- C'est très bien d'utiliser les ressources de la mer et d'en faire un domaine d'extension des activités humaines, mais prenons garde de ne pas la tuer. Nous sommes en train de tuer la mer en surexploitant la pêche, en émettant des gaz à effet de serre qui ont pour effet d'élérer la température de l'océan, ce qui provoque des phénomènes cycloniques extrêmes comme ceux que l'on vient de connaître. On la tue aussi en y déversant des quantités de plastiques, et les pays d'Asie – Chine, Japon et autres – en sont particulièrement responsables en polluant et en sur-pêchant le plus. Les plus grands pilleurs et destructeurs de la mer sont asiatiques.
- “Les plus grands pilleurs et destructeurs de la mer sont asiatiques. Dans ce domaine, on a besoin, sinon d'un gouvernement mondial, d'un droit mondial”
- Dans ce domaine, on a besoin, sinon d'un gouvernement mondial, d'un droit mondial avec des aires maritimes protégées allant au-delà des 3 % de la surface des océans d'aujourd'hui. Il faudrait pouvoir disposer d'une vraie instance de protection de la mer qui soit efficace, avec sans doute une force de sécurité commune à tous. Une démarche qui part de sujets stratosphériques comme celui-là, mais qui doit mobiliser aussi nos comportements au quotidien : on ne devrait plus utiliser d'emballages plastiques, on devrait consommer un moins grand nombre de poissons, ou ajuster notre consommation en fonction de l'évolution de la ressource halieutique qui peut connaître des hauts et des bas. Il y a des sites qui permettent de très bien suivre ces données. Il faut avoir un comportement responsable.



La protection de notre zone économique exclusive

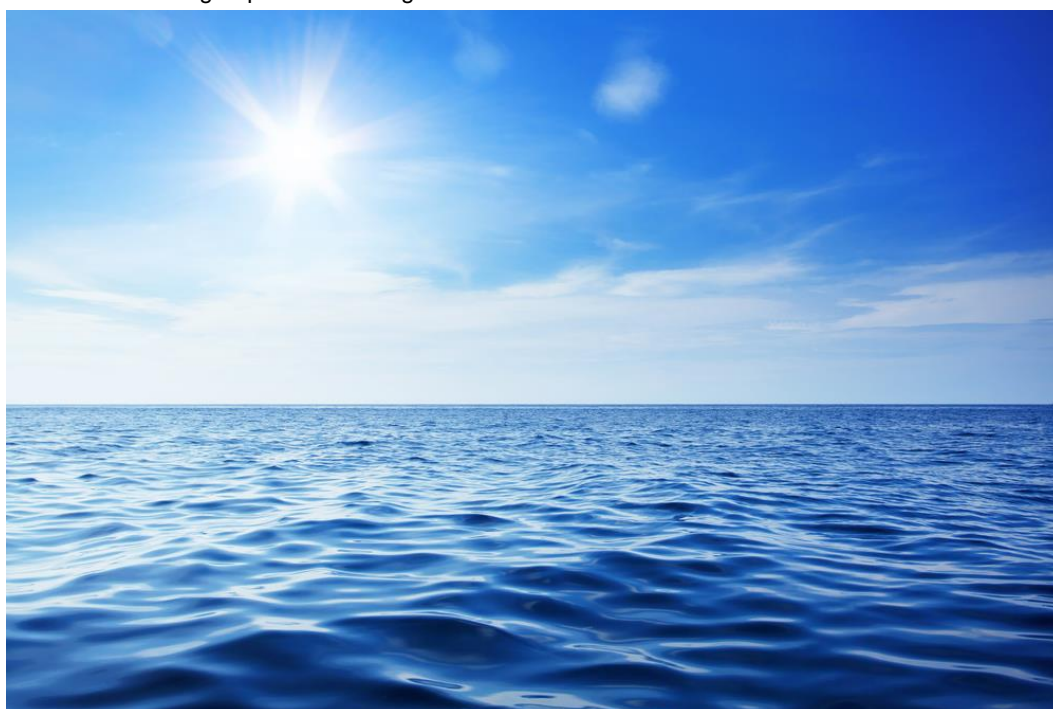
- Notre Marine n'est pas assez puissante pour protéger comme il le faudrait notre zone économique exclusive qui est la deuxième du monde. La menace n'est pas prise au sérieux. Or nous avons besoin d'une Marine pour protéger nos zones de pêche et nos ressources en mer. Pourtant, les sources de confrontation en mer sont nombreuses et d'ailleurs, un certain nombre de pays s'y préparent. Le

tableau des forces militaires en présence en 2030 est éloquent. La Chine se dote d'une puissance navale considérable. Les États-Unis resteront une puissance navale de premier rang, mais seront probablement rattrapés par la Chine qui aura à cet horizon un budget militaire égal à celui des États-Unis.

- “Notre Marine n'est pas assez puissante pour protéger comme il le faudrait notre zone économique exclusive qui est la deuxième du monde. La menace n'est pas prise au sérieux”
- Le niveau de vie des Chinois restera certes inférieur à celui des Américains, mais pour autant, le niveau des dépenses militaires sera comparable en valeur absolue à celui des États-Unis. D'autres pays suivent – l'Australie, le Japon, l'Indonésie, l'Inde, etc. – et nous nous restons en retrait. Historiquement, c'est toujours la grande puissance dominante qui a le pouvoir maritime. Cela a été dans l'ordre les Chinois, les Indonésiens, les Grecs, les Romains, puis les Vénitiens, les Flamands puis les Anglais et enfin les Américains, concurrencés aujourd'hui par la Chine. Il est très révélateur de constater que les Chinois, qui ne se sont jamais intéressés jusque-là à la mer, au point de la nier ou de se contenter de faire de l'exploration comme les Portugais ou les Espagnols, ont changé de logiciel et commencent à se penser comme une vraie nation maritime globale.

Le destin maritime de la France

- Quel pourrait être le rôle de la France dans la mise en place d'une bonne gouvernance de la mer ? La France est en Europe, et il faut que l'Europe ait une vraie politique de la mer puissante. L'espace maritime européen est le premier espace maritime du monde. Nous avons intérêt à nous mettre ensemble et à définir une politique ensemble, à la fois pour définir de nouvelles normes de comportements face aux produits de la mer, une politique de lutte contre les gaz à effet de serre, et une politique de gouvernance de la mer. Cette dernière passerait par une révision du traité de Montego Bay et du traité sur les réserves maritimes protégées, ainsi que la mise en place d'une force maritime commune. Il y a beaucoup de chemin à faire.
- “Fait très révélateur du manque d'intérêt de l'Europe à la mer : le siège de Frontex – organe de protection des frontières européennes – a été installé à Varsovie, comme si le problème principal se situait à la frontière avec la Russie !”
- Fait très révélateur du manque d'intérêt de l'Europe à la mer : le siège de Frontex – organe de protection des frontières européennes – a été installé à Varsovie, comme si le problème principal se situait à la frontière avec la Russie ! La France ne pourra pas être exemplaire sur tous ces sujets tant qu'elle ne sera pas elle-même une puissance maritime assumée. Le signal déclencheur serait la nomination d'une haute autorité politique en charge de la vallée de la Seine incluant la région Ile-de-France. Mais si nous avons les meilleurs marins qui réalisent des exploits individuels, nous ne savons pas jouer collectif. J'avais conseillé à François Mitterrand de concentrer l'effort sur quelques ports français mais il ne m'avait pas suivi, arguant que cela revenait à condamner les autres... Preuve encore une fois qu'abondance peut nuire en empêchant de choisir. Le signal de la volonté politique maritime serait le regroupement des régions Ile-de-France et Normandie.



LES CHEMINS DE L'ESSENTIEL



- *Retour aux classiques : c'est le mot d'ordre du nouveau livre de l'essayiste dans "Les chemins de l'essentiel" (Fayard).*

Est-ce parce qu'au fil des années, l'écriture de Jacques Attali tend vers l'épure - et cherche à aller à l'essentiel ? Très à part dans son œuvre de plus de 70 ouvrages, son nouveau livre -ni hit-parade, ni box-office ne se fixe qu'une ambition : redécouvrir le "stock", immense et négligé, des œuvres majeures.

Mégalomanie ?

- En fait pas du tout. C'est plutôt le désir de transmettre qui transparaît ici. Le désir de transmettre, avec humilité assure-t-il, les connaissances qu'il a acquises, au gré de ses vies multiples et jet-laguées. Vous êtes las de la culture modeuse, zappeuse, parfois surfaite ? La ronde incessante des rentrées et des saisons qui se succèdent en s'effaçant les unes les autres, vous laisse sur votre faim ? Ce bréviaire admiratif et ordonné, foisonnant comme les collections de Citizen Kane, généreux comme les nomenclatures des Encyclopédistes, est sans doute pour vous.
- "Une vie bonne, libre, épanouie, prévient l'éditorialiste à l'Express, le sera davantage si on la traverse en ayant la chance de fréquenter aussi souvent que possible les plus grands chefs-d'œuvre de la création humaine." Attali, cela dit, n'est pas naïf, il sait ces chemins-là "escarpés" : "Il me fallut, par exemple, beaucoup de temps pour pénétrer l'œuvre de James Joyce et décider qu'elle n'était pas pour moi ; et plus encore pour entrer dans les derniers quatuors de Beethoven, ne plus jamais les quitter, et tout faire pour les partager avec beaucoup d'autres. Alors qu'il me fallut moins de temps, même si c'est surprenant, pour accéder à d'innombrables chefs d'œuvre de cultures beaucoup plus lointaines de la mienne". Un seul conseil parcourt ce répertoire, emprunté à Baudelaire : une critique, pour être juste, doit être "partiale, passionnée, politique"...

La poésie n'est pas oubliée

- Au chapitre des grands romans, la subjectivité est, évidemment, au rendez-vous. Quelle gageure que d'en choisir... seulement trente! Au milieu des narrations "incontournables", des Mille et une nuits aux romans de Jonathan Swift ou de Dumas, scintillent des joyaux moins universellement célèbres,

comme la poignante Dernière lettre de Vassili Grossman, ou la géniale expérimentation littéraire de l'Autro-Triestin Italo Svevo, alias Ettore Schmitz, La Conscience de Zeno, fondatrice du roman contemporain à l'égal de ceux de Joyce ou de Proust.

- L'oubliée des oubliées, dans notre modernité rugissante - et ricaneuse -, n'est pas oubliée : c'est la poésie. Attali remémore le prix de recueils négligés aujourd'hui comme le Paradis Perdu de Milton (un Anglais qui a droit à sa rue à Paris) ou encore la sublime ode de Leopardi à sa belle : "Ed il naufragar m'è dolce in questa mare". Une évocation qui s'achève avec Léopold Sedar Senghor, chantre de la fraternité humaine et d'une haute idée, humaniste et universaliste, de la culture. Subjectivité assumée, également, en matière de 7e art. L'auteur n'a jamais été juré à Cannes, et c'est dommage. Sa cinémathèque idéale est d'un goût assez sûr : avec Chaplin, Orson Welles, Lubitsch, se pressent l'iconique Andreï Tarkovski, dont la caméra sublime l'intemporalité de la Russie, ou Sangam de Raj Kapoor, production bollywoodienne culte consacrée à la rivalité amoureuse. Réminiscence des prédilections mitterrandiennes ? Attali dévoile, ici, sa passion pour Vézelay, numéro 1 de son classement géographique, ce "chef d'œuvre absolu de l'art roman et gothique" ; il chérit ces heures extrêmes, aube ou crépuscule, où montent "les chants des moines".

"Je rêve, philosophe l'auteur, d'un monde où l'essentiel serait proposé à tous" - mieux : d'un univers (c'était le rêve de L'Encyclopédie) ou "toutes ces œuvres seront disponibles et consultables dans toutes les bibliothèques municipales, et sur le cloud." On ne s'étonnera donc guère qu'au chapitre de la musique, si fondamentale pour celui qui fut chef d'orchestre à Paris mais aussi à New York, figurent, en bonne place, les Noces de Figaro de W. A. Mozart, avec une préférence pour le quintette final, "le plus parfait de tous les airs chantés". Il est temps, en effet, de rallumer les Lumières.























