

CHAMPS LIBRES
IDÉES

Notre avenir est sur l'eau

Historien de la mer, Christian Buchet publie un « beau livre », abrégé d'une entreprise collective pour écrire l'histoire de l'humanité au seul prisme des mers. Passionnant.



TÊTE À TÊTE

Charles Jaigu
cjaigu@lefigaro.fr

Il nous reçoit chez lui au cinquième étage d'un immeuble proche de la gare Montparnasse, d'où il peut facilement rejoindre l'Atlantique. Christian Buchet le fait chaque fois qu'il le peut, Paris est trop continental à son goût. Il aurait préféré que Rouen fût la capitale de la France. Un port eût certainement changé les mentalités. Il nous avoue pourtant ne pas souvent monter à bord d'un bateau à cause du mal de mer. Ceux qui naviguent ont le verbe bref, ceux qui contemplent les océans depuis les rives sont plus bavards. C'est le cas de Christian Buchet, qui est intarissable sur le sujet. Spécialiste de l'histoire des naufrages, il s'est fait connaître des médias après celui de l'*Erika*, en 1999. Si on jette un œil sur sa notice bibliographique, il n'est question que de batailles navales, flibustiers, armateurs, voyous des mers, mafias des sables. L'historien enseigne cette matière à l'Institut catholique.

Mais il est aussi un interlocuteur des pouvoirs publics. Il a été la cheville ouvrière du Grenelle de la mer en 2009. Et il se souvient à l'époque d'avoir beaucoup voyagé dans nos territoires ultra-

marins. À chaque fois, à l'exception de Saint-Pierre-et-Miquelon, il a retrouvé dans nos îles le paradoxe de la métropole : les Ultramarins ne sont pas de grands armateurs, ni des aventuriers de la mer. Le tour du monde de François Gabart et les exploits individuels de nos navigateurs donnent le change. Mais la réalité est toute différente. Christian Buchet a sans cesse été dérouté par ce paradoxe français qui fait de ce pays à la fois une terre paysanne pétrie de lenteurs et de prudences, sans cesse fragmentée, centrée sur l'effort d'unification intérieure, d'autodéfense du pré carré, et une nation aux quatre façades marines, aujourd'hui détentrice du domaine maritime le mieux réparti sur la planète : « *la France est le deuxième pays le plus grand du monde depuis 1994, grâce à ses territoires d'outre-mer, et elle reste très peu orientée vers le grand large* ».

Buchet est fasciné par les ressources énergétiques, économiques et écologiques de la mer, par son potentiel de résolution des maladies, par l'état d'esprit qu'elle induit, à la fois libéral et entrepreneurial. Il soutient même, contre Max Weber, que le capitalisme est plutôt né des ligues hanséatiques et économies portuaires que de la révolution mentale du protestantisme. Nous préférons nous aussi cette thèse braudélienne.

Bien sûr, notre auteur est un anglophile inconditionnel. Mais le grand large est plus facile à considérer quand on est



une île, même s'il est vrai, comme il le souligne, que d'autres îles, comme le Japon, n'ont pas développé de marine.

Depuis qu'il se passionne pour ces sujets, Buchet en parle aux politiques, qui l'écoutent volontiers sans toujours donner suite. Son premier rendez-vous fut avec Jacques Chirac à l'Élysée. Il en sortit convaincu d'avoir convaincu. Mais il faut cent fois sur le métier remettre l'ouvrage. En 2010, il expliqua son plan pour la mer à un ministre qui lui répondit : « *Que d'eau, que d'eau !* » Cela résume mieux la difficulté pour l'État de concevoir ce qu'il faudrait faire de son patrimoine bleu.

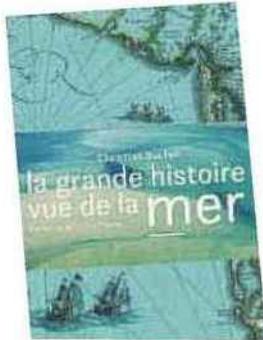
Pour mieux convaincre du rôle central de la mer dans le succès des sociétés humaines, Christian Buchet a mobilisé 260 historiens sur un projet baptisé « Océanide », avec pour tâche d'étudier l'impact du fait maritime sur l'histoire de l'humanité. Il en est sorti quatre tomes intitulés *La Mer dans l'histoire* (Ed. Boydell & Brewer). Et il vient de publier une version grand public, accompagnée d'illustrations. Buchet martèle sa thèse en déclinant tous les aspects de l'activité nautique, pour aboutir à chaque fois à la même conclusion : il n'existe de puissance que maritime. « *Les stratèges européens ont longtemps considéré que celui qui dominait le cœur des continents – l'Eurasie –, dominait le monde, mais c'est celui qui domine le flux – de marchandises et d'hommes – qui le domine* ». Cette idée fut longtemps minoritaire chez les maîtres de la pensée militaire. Pourtant, qu'il s'agisse des civilisations antiques, de la Perse ou des pharaons, d'Athènes, de Carthage ou de Rome ; qu'il s'agisse des modernes, des empires espagnols, portugais et britanniques, ou même russe, avec Saint-Petersbourg dont la création ouvrit la maîtrise de mers du Nord, ce sont à chaque fois la trirème ou la caravelle, le destroyer ou le porte-avions qui font la différence.

La Chine du XV^e siècle aurait dû dominer le monde – par la puissance démographique et l'avancement technique – mais elle refusa la maîtrise des mers pour des raisons idéologiques. Les actuels dirigeants chinois en ont tiré les leçons. L'auteur propose un autre titre au fameux livre d'Alain Peyrefitte sur le réveil du géant endormi : *Quand la Chine s'ouvrira sur les mers*. C'est le cas désormais. Les tensions avec le Japon et les États-Unis autour de la mer de Chine illustrent la mue de Pékin. Cette militarisation des flots fait de l'Asie une poudrière, et illustre la thèse de l'auteur sur l'importance de l'imperium marin. On cherche bien sûr quelques contre-exemples de grandes puissances qui ne se sont jamais appuyées sur les liaisons maritimes. C'est le cas de l'Empire mongol. Mais Buchet y voit l'exception idéale, tant son organisation territoriale « *mise sur la fluidité des transports, qui est l'essence des stratégies maritimes* ». La France, en revanche, est une puissance marine à éclipsé. Elle a, sans aucun doute, trop longtemps regardé l'Est, ce qui fait d'elle aujourd'hui une nation hybride, entre terre et mer.

Le XXI^e siècle est donc le bon moment pour embrasser l'Océan. À vrai dire, « *la maritimisation des esprits* » dont rêve l'auteur est dans l'intérêt national, européen, et mondial. Buchet et les historiens qui ont travaillé avec lui définissent trois périodes de l'histoire des civilisations : le temps des Méditerranées, le temps de l'Atlantique, et le temps de l'Océan mondial, qui commence à peine. Avant même de parler de la conquête de l'espace, « *la mer reste l'avenir de la terre* ». Le transport maritime représente 92 % des flux du commerce mondial – ce qui remet l'avion à sa modeste place, et les démographes prévoient que 80 % de la population mondiale sera concentrée dans les villes et mégapoles littorales en 2050.



Cette nouvelle frontière marine a deux faces. Côté pile, l'ingénierie de la mer est une « immense » source d'emploi. « On y trouve pourtant les deux tiers de la biodiversité », rappelle-t-il. Côté face, l'atout écologique qu'elle représente est de plus en plus fragile. Polluée par de millions de déchets, elle est surtout exposée à l'acidification par la saturation en CO₂ dans l'atmosphère. « C'est le plus grand danger », admet Buchet. ■

**LA GRANDE HISTOIRE VUE DE LA MER**

Christian Buchet,
Éd Cherche Midi,
257 pages,
30 €.



FRANÇOIS BOUCHON/LE FIGARO

La France est le deuxième pays le plus grand du monde, grâce à ses territoires d'outre-mer, et elle reste très peu orientée vers le grand large.

CHRISTIAN BUCHET