



RENCONTRE

Propos recueillis par Stéphane Bugat

Christian Buchet est le spécialiste reconnu d'une discipline curieusement peu fréquentée : l'histoire maritime. Il le prouve avec talent en publiant un livre remarquable (*), par la qualité de ses illustrations, mais plus encore par la pertinence et la force du propos.



Photo archives Philippe Dobsonmarka

> Vue de la mer, écrivez-vous, c'est toute l'Histoire du monde qui devient simple, facile à comprendre et à retenir.

Ce livre est la version grand public du plus grand travail de sciences humaines qui ait existé depuis l'Encyclopédie. Il s'agit du programme Océanides qui, sur cinq ans, a rassemblé 264 chercheurs, de 40 pays, dont j'ai eu la chance d'être le directeur scientifique. La mer, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours, est « le » facteur de la réussite, parce qu'elle représente la fluidité. C'est ce que raconte cet ouvrage. Cela peut surprendre en France où l'on a toujours envisagé notre histoire depuis la terre.

> Vous insistez notamment sur le concept de fluidité.

Le génie anglais, c'est d'avoir compris que la mer est la plus formidable voie d'échanges. Ce que nous n'avons pas su considérer, côté français. On a même perçu la mer comme un mur plus ou moins infranchissable, au même titre que le Rhin, les Alpes et les Pyrénées. Pourquoi avons-nous eu la Guerre de Cent ans ? Tout simplement en application du principe qui veut que celui qui tient la mer tient le commerce mondial. Le seul exemple de puissance n'ayant pas eu d'accès à la mer, c'est l'Empire Mongol, qui a tenu quatre siècles. Parce qu'il a pratiqué une fluidité toute maritime, avec ses caravanes de chameaux et ses multiples routes terrestres. Aujourd'hui, c'est ce qu'a compris la Chine qui vise la puissance économique en faisant un effort considérable pour sa marine.

> Vous soulignez, notamment, le lien entre marine marchande et marine militaire.

L'exemple le plus évident, ce fut la marine de Louis XV, avec un navire de guerre français, seulement, contre trois pour la marine britannique. Dès que nos performances commerciales rattrapaient celles des Anglais, ils nous faisaient la guerre.

> Autre sujet majeur, le choix des capitales et leur emplacement par rapport à la mer. Ainsi, Londres est une capitale maritime, ce que n'est toujours pas Paris.

Le premier à avoir analysé cela, c'est Fernand Braudel. Nous avions deux capitales possibles, puisqu'il fallait un fort bassin céréalier pour l'approvisionnement : Paris et Rouen. On a

Christian Buchet. « La mer, notre atout pour une nouvelle Renaissance »

choisi Paris, parce qu'elle était mieux située pour protéger du danger qui, pensait-on, venait de l'est. Ce que l'on sait moins, c'est que la France a d'abord connu un retard agricole, à la différence de l'Angleterre, à la fin du XVI^e siècle. Avec son avance, l'Angleterre a pu nourrir sa population sans mobiliser tous ses bras, ce qui a favorisé la concentration urbaine, le drainage des capitaux, la maîtrise des taux d'intérêt et la capacité de développer le maritime. Un pays qui n'est pas dans cette logique stagne. C'est toujours vrai. Notre révolution agricole, elle, date de 1960.

> Vous proposez de reconsidérer l'histoire à partir de trois temps : celui des Méditerranées, celui de l'Atlantique et, aujourd'hui, celui que vous appelez l'Océanotemporain.

Traditionnellement, on raconte l'histoire mondiale avec quatre périodes : l'Antiquité, le Moyen Âge, l'époque moderne (du XVI^e au XVII^e siècle) et la contemporaine. Nous présentons une nouvelle structuration, en prenant la mer comme télescope d'observation. Toute la géopolitique en est chamboulée. On s'aperçoit, par exemple, que Rome a perdu sa prééminence quand elle n'a plus eu la maîtrise du commerce maritime dans l'Océan Indien. Prenez quatre des grands conflits mondiaux - la Guerre de Cent ans, la Première et la Seconde guerre mondiale et la guerre froide : c'est la même histoire qui se répète. Terre contre mer et c'est toujours la mer qui l'emporte. Dans notre vision occidentale, on considère que les civilisations naissent sur le pourtour de la Méditerranée. Encore faut-il ne pas oublier la Méditerranée asiatique qui s'appelle la Mer de Chine, autour de laquelle sont nées des civilisations aussi anciennes et prestigieuses. Le seul lien, c'est l'Océan Indien. Qui tient l'Océan Indien tient le monde. Et ce sera encore davantage vrai demain. Il y a eu, ensuite, un bascule-

« La mer, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours, est « le » facteur de la réussite, parce qu'elle représente la fluidité »

ment Atlantique, un big-bang qui s'opère entre 1488 et 1492. Les épices et les parfums venaient d'Indonésie, arrivaient des Indes puis nous parvenaient par caravanes de chameaux, avec plus de mille intermédiaires, jusqu'à Beyrouth ou Alexandrie, d'où les galères de Venise et de Gênes nous les apportaient. Avec le doublement de l'Afrique, dès 1488, ce sont les armateurs européens qui font main basse sur ce commerce et qui vont s'arroger tous les fruits du commerce mondial. D'où, la primauté européenne alors que les autres ensembles stagnent. Ce n'est que depuis quelques années que les cartes se redistribuent, à l'instar de la Chine, qui se lance dans ce qu'elle appelle les Nouvelles routes de la soie, routes terrestres et maritimes.

> Aujourd'hui, plus de 90 % des flux mondiaux se font par la mer qui a bien d'autres richesses. Si la France a des atouts maritimes considérables, il lui manque encore la volonté de pleinement les valoriser.

Les Français sont fascinés par la mer - nous avons les meilleurs navigateurs - mais ne mesurent pas que c'est l'espace économique par excellence. Jamais, de toute notre histoire,

notre pays n'a eu de si grands atouts que depuis 1994, date de l'adoption du nouveau droit de la mer qui nous attribue le deuxième plus grand domaine maritime. La mer peut apporter des solutions à nombre de nos problèmes, à commencer par l'emploi, mais nos élites ne le comprennent pas. Deux conteneurs sur trois qui entrent et sortent de France passent par trois ports : Hambourg, Rotterdam et Anvers. Nos entreprises qui importent ou exportent subissent donc un surcoût. Dans ces conditions, le pays ne peut pas être compétitif.

> Comment l'avenir se dessine-t-il, selon vous ?

Nos deux grands ports, Marseille et Le Havre, s'ils disposent d'excellentes infrastructures, sont aussi des culs-de-sac, puisqu'ils n'ont pas les voies ferrées, fluviales et autoroutières suffisantes pour transférer les conteneurs. Tant que l'axe Seine n'aura pas été réalisé, avec une ligne à grande vitesse, l'approvisionnement de l'Île-de-France, et au-delà, se fera par Anvers et Rotterdam. C'est une question de courage politique. On peut comparer notre époque à la Renaissance. Elle se caractérisait par une croissance démographique et c'est également le cas. Par de nouvelles inventions et il y a plus de découvertes depuis quinze ans que depuis le reste de l'histoire. Par de nouvelles routes maritimes et c'est ce qui s'annonce avec les passages du nord-est. Le seul élément qui nous manque par rapport à la Renaissance, c'est la confiance en l'avenir. Et la mer, précisément, peut nous donner la bouffée d'optimisme qui nous manque pour contenir la quasi-totalité des solutions pour un avenir désirable.

▼ Pratique

* « La grande histoire de la mer », de Christian Buchet, préface de Jean-Louis Étienne. Cherche midi, 30 €.