

UN COUP D'ŒIL SUR
L'ACTUALITÉ
LA MÈRE DE TOUS LES
ENJEUX

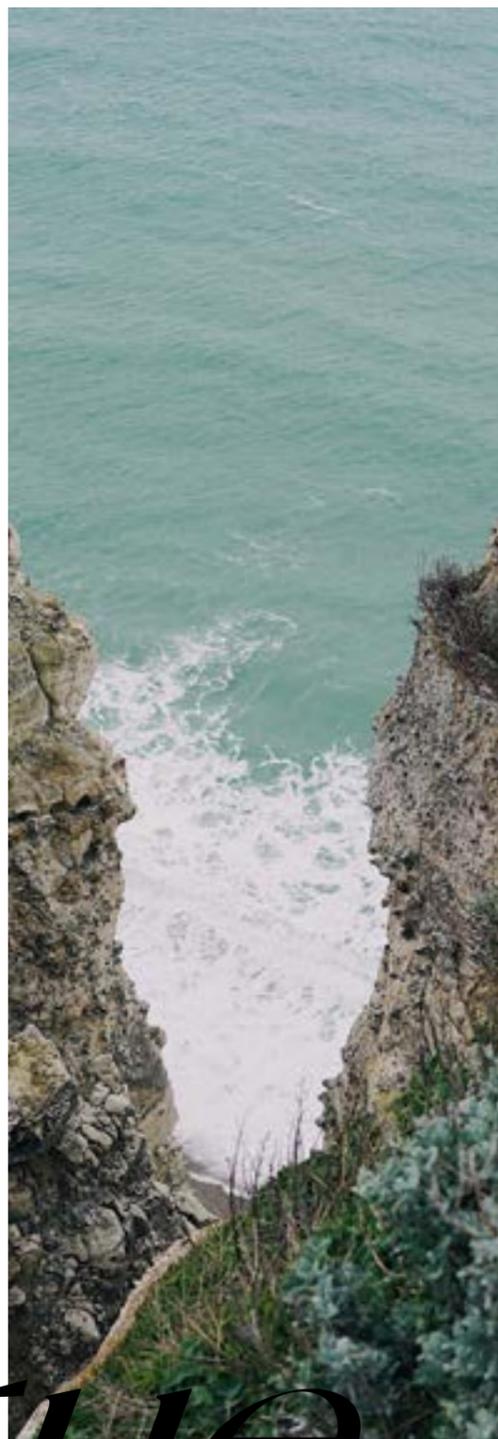
HISTOIRE
LOUIS XVI,
ROI DES
OCÉANS

PHILOSOPHIE
MARE NOSTRUM

LITTÉRATURE
TRAVERSÉE EN
MÉDITERRANÉE
HOMÉRIQUE

HISTOIRE DE L'ART
DANS L'INTIMITÉ DE
L'HÔTEL DE LA MARINE

NUMÉRO 21



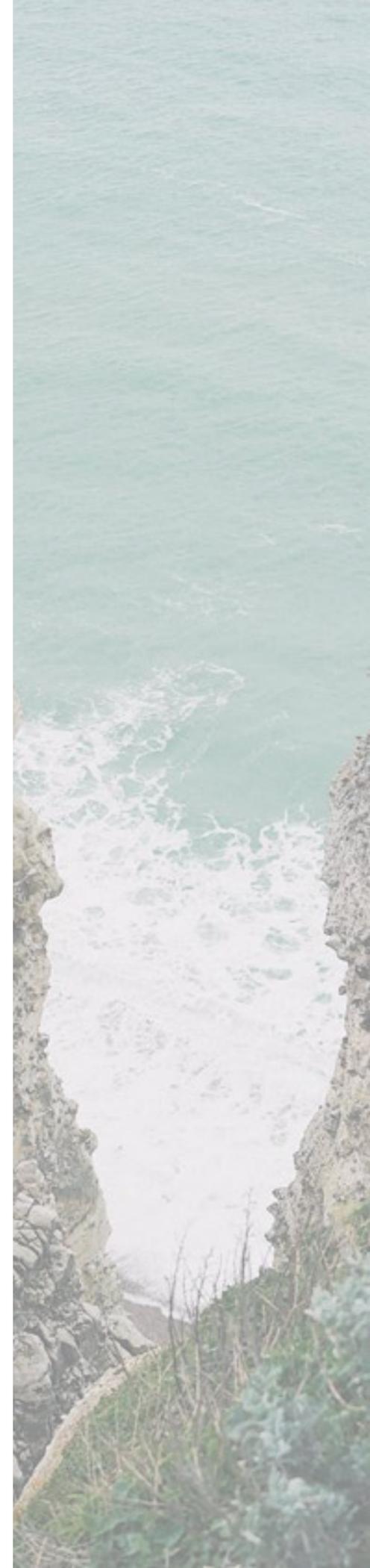
LA

LA MER

INTERVIEW
EXCLUSIVE

avec Jean-Baptiste Noé

Fugue



"La chair est triste, hélas ! et j'ai lu tous les livres.
Fuir ! là-bas fuir ! Je sens que des oiseaux sont ivres
D'être parmi l'écume inconnue et les cieux !"

Brise Marine, Stéphane Mallarmé

EDITORIAL

La mer marque son retour en force dans l'actualité française : contrat franco-australien qui tombe à l'eau, soutien français à la Grèce dans ses différends avec la Turquie, lourde enveloppe dans le cadre du projet France 2030 pour explorer les grands fonds – entendre exploiter, la peur bleue des verts. La France semble tourner son visage vers le large, peut-être pour détourner son regard des terres sur lesquelles règnent d'embarrassantes campagnes présidentielles. Dans les lignes de *La Fugue*, Michel de Jaeghere (voir le N° 16 – Avril 2021) expliquait comment, dans la Grèce antique, Athènes était à la fois entourée de remparts et ouverte sur la mer. Les premiers la protégeait des envahisseurs, quand la mer l'ouvrait sur le monde la sortant de l'isolement. Le rayonnement d'Athènes pouvait ainsi franchir les eaux. La philosophie grecque doit inspirer l'ambition maritime française. La mer peut insuffler sa sagesse, comme elle a inspiré de grandes civilisations avant la nôtre, et cette sagesse viendra d'une exploration géographique ou encore, d'une exploration littéraire.

Alban Smith

LF

SOMMAIRE



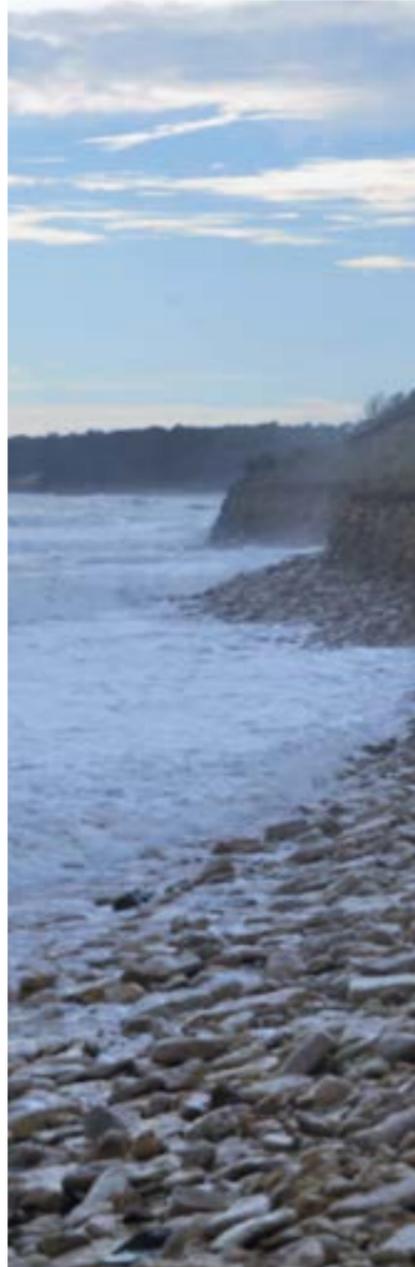
**Un coup d'œil
sur l'actualité**

LA MÈRE DE TOUS
LES ENJEUX

6

Histoire

LOUIS XVI,
ROI DES OCÉANS



10

Philosophie

MARE NOSTRUM



14

Littérature

TRAVERSÉE EN
MÉDITERRANÉE
HOMÉRIQUE

18



**Histoire de
l'art**

DANS L'INTIMITÉ
DE L'HÔTEL DE LA
MARINE

22



Interview
JEAN-BAPTISTE NOÉ

34



Brèves

38



Anthologie

40



Bateaux de pêche chinois

LA MÈRE DE TOUS LES ENJEUX

Alain d'Yrland de Bazoges

Les mers représentent les deux tiers de la surface du globe. 95% des flux commerciaux dans le monde passent par les mers. Elles sont le vecteur principal de la mondialisation et catalysent des tensions majeures entre grandes puissances. Mais elles sont aussi un espace abstrait, difficile à encadrer, à réglementer et même à se représenter. La mer ne vend pas médiatiquement. Pourtant, c'est en grande partie par sa politique maritime que l'on peut voir si une puissance le restera ou non.

L'annulation in extremis de la vente de sous-marins français à l'Australie par cette dernière est un cas d'école. La couverture médiatique de la rupture spectaculaire du contrat entre l'Australie et le groupe français Naval Group s'est avant tout concentrée sur la fin d'un « contrat du siècle », qui allait rapporter 56 milliards d'euros et créer 2800 emplois. Mais il aurait surtout fallu s'attarder sur les causes de cette affaire, à savoir la conclusion de l'accord militaire AUKUS entre l'Australie, le Royaume-Uni et les États-Unis pour contrer

l'influence chinoise en Indopacifique. En formant une alliance excluant délibérément la France, les pays anglo-saxons prennent acte d'une présence française affaiblie dans la région. La réaction diplomatique malingre du Quai d'Orsay face à cet affront (rappel des ambassadeurs de Canberra et Washington pour quelques semaines seulement) a dû les conforter dans leur constat.

En effet, malgré une assise territoriale importante dans la région grâce à ses nombreuses ZEE liées aux territoires d'outre-mer, la présence française dans

Les pays anglo-saxons prennent acte d'une présence française affaiblie dans la région.

l'océan Pacifique laisse à désirer. Nos frégates, aux armements trop légers et au nombre trop réduit, ne peuvent pas contrer l'avancement méthodique chinois. La mise à jour du livre blanc de la Défense cette année montre bien que notre État-major est conscient de ces enjeux. La Chine, qui a doublé son budget militaire depuis 2012, ne circonscrit plus sa flotte à la seule mer de Chine. Partout, on la voit multiplier les stratégies hybrides, « combinant des modes d'action militaires et non militaires, directs et indirects, légaux ou illégaux, mais toujours ambigus, conçus pour rester sous le seuil estimé de riposte ou de conflit ouvert ».

Un exemple parfait de ce phénomène est la militarisation de la pêche chinoise, tant par l'accompagnement des flottes de pêche par des navires de guerre que par l'armement et l'utilisation des bateaux de pêche eux-mêmes à des fins de renseignement. Longtemps cantonnée en mer de Chine, où elle tirait parti de la délimitation approximative des ZEE de la région, la pêche chinoise s'est étendue et vient maintenant piller allègrement les ZEE d'États souverains. Dans le golfe de Guinée, un espace où la pêche fournit un tiers des apports en protéines pour les populations locales, des flottes de pêche chinoises, alliées aux mafias locales, vident les ressources halieutiques en toute impunité, détruisant par là même les cycles naturels de reproduction de poissons et mettant en danger les populations locales.

C'est donc par la mer que la Chine déploie sa puissance, ce qui explique bien la réorientation de la stratégie américaine depuis l'ère Obama. L'Europe et la Méditerranée n'intéressent plus autant les États-Unis, qui préfèrent désormais se concentrer sur leur lutte contre le rival asiatique. De là découle l'importance croissante accordée aux relations avec les puissances régionales comme le Japon ou la Corée du Sud et parallèlement, la désinvolture que se permet la diplomatie américaine à l'égard des Européens, à l'époque Trump comme à l'époque Biden.

Ce désintérêt américain pour la Méditerranée éclaire aussi la résurgence de puissances régionales comme la Turquie, se faufilant dans l'appel d'air laissé par le relatif retrait américain de la mare nostrum. La Russie s'y implante aussi, sédimentant la place qu'elle a prise dans la région depuis son intervention en Syrie.

C'est avant tout par sa politique arctique que la Russie cherche à asseoir sa puissance. La fonte des glaces devrait rendre la route polaire plus courte que les routes de fret actuelles, praticable. Le pays renforce sa présence militaire sur toute sa côte Arctique, pour défendre ses ressources de terres rares dans le district du Iamalo-Nenets, mais surtout pour garantir son futur contrôle sur la route polaire, par laquelle pourrait bientôt transiter une grande partie du fret à destination d'Europe et d'Amérique du Nord.



Bateaux de pêche chinois

Face à ces exemples, la politique maritime de la France peut sembler plus qu'insuffisante. Nous subissons les incursions chinoises dans nos ZEE ultramarines et souffrons des conséquences du retrait du grand frère américain. Nous nous plions au système de la concurrence des pavillons, en créant en 2005 le Registre International Français. Le système du fret mondial repose en effet sur la marchandisation des pavillons, avec une course au pavillon le moins cher et permettant d'éviter tant les taxes que les poursuites judiciaires éventuelles par de complexes montages légaux (la plupart des porte-conteneurs arborent ainsi le pavillon panaméen ou libérien). Plutôt que de chercher à imposer un droit de la mer plus exigeant, où les compagnies de fret seraient véritablement tenues responsables de leurs marchandises et de leurs dégâts, la France suit le mouvement des grandes puissances et se calque sur le modèle du moins-disant social, économique et écologique.

Pour autant, il faut aussi reconnaître les efforts et le potentiel de la diplomatie française. Abandonnée par ses anciens alliés anglo-saxons, la France peut, et oriente déjà, sa stratégie vers des alliances avec les puissances régionales de l'Indopacifique, comme avec l'Indonésie, Singapour, le Vietnam ou l'Inde. La force de la France repose surtout sur ses nombreux

territoires ultramarins, formidables points d'appui stratégiques et économiques. Permettant un solide déploiement de nos forces armées, elles nous donnent aussi accès à de nombreuses ressources halieutiques et devraient bientôt nous offrir de nombreux gisements de métaux. Le Président a en effet annoncé, dans le cadre du plan France 2030, l'exploration des fonds marins de nos ZEE. Si l'objectif affiché est ici scientifique, cette reconnaissance des lieux pourrait ensuite laisser la place à une phase d'exploitation, tant nos fonds marins regorgent de zinc, nickel, cuivre, argent, or, etc.

Le coup dans le dos des Anglo-saxons est donc à prendre très au sérieux, tant il nous alerte sur le déclin de la position française en Indopacifique aux yeux des puissances de la zone. Plus que de l'indignation, il doit surtout nous pousser à investir dans notre politique ultramarine. L'Indopacifique est le théâtre d'une nouvelle Guerre froide. Si la France n'y fait pas entendre ses intérêts, elle sortira peu à peu de la table des grandes puissances.



Illustration du rapport officiel *« La stratégie de la France en Indopacifique »*.



Le nouveau sous-marin d'attaque nucléaire de classe Barracuda de la marine française, le « Suffren », amarré dans le port de Toulon, en France, le 6 novembre 2020. NICOLAS TUCAT - AFP

L'Indopacifique est le théâtre d'une nouvelle Guerre froide. Si la France n'y fait pas entendre ses intérêts, elle sortira peu à peu de la table des grandes puissances.



Histoire Louis XVI visite les travaux du port de Cherbourg le 23 juin 1786, Louis-Philippe Crépin (1772-1851) (crédit RMN photo)

LOUIS XVI, ROI DES OCÉANS

Hervé de Valous

C'est l'histoire d'un terrible gâchis, d'une lutte à mort qui a opposé les deux géants maritimes du XVIII^{ème} siècle ; la tragédie d'un Roi qui, à défaut de savoir réformer son pays, l'avait doté de l'instrument capable de faire de nous la principale thalassocratie de notre monde.

L' historiographie classique, qu'elle soit révolutionnaire ou conservatrice, s'attache à dépeindre Louis XVI comme un monarque affable et débonnaire, s'occupant plus volontiers de serrures que des choses de l'État. C'est passer à côté de dix-neuf ans de règne tournés vers une ambition digne du Roi-Soleil : l'hégémonie de la Royale sur tous les océans.

Depuis la fin du XVII^e siècle, un bras de fer s'est

engagé entre les deux puissances mondiales de l'époque : la France et l'Angleterre. Le monde ne semble pas assez grand pour qu'une coexistence pacifique puisse durer dans le temps. Louis XIV avait tenu la dragée haute à son rival britannique en forgeant, grâce aux légues de Richelieu et à l'action de Colbert, une flotte considérable, capable d'assurer la sécurité et la prospérité de ses colonies et donc du commerce français. De Pondichéry aux Antilles, en passant par la Louisiane et le Canada, le drapeau blanc flottait avec superbe aux quatre coins

de la terre. Le plus grand succès de Louis le Grand était d'avoir installé son petit-fils, le duc d'Anjou, sur le trône d'Espagne, à l'origine des fameux « pactes de Famille » par lesquels les couronnes de France et d'Espagne allaient unir leurs forces, notamment navales, contre l'Angleterre.

Louis XV n'eut pas la même fortune puisqu'il eut à subir, au terme de la guerre de Sept ans (1756-1763), les conséquences désastreuses du traité de Paris (10 février 1763) : la France perdit de nombreux comptoirs en Inde, le Canada ainsi que des îles des Antilles. Néanmoins, le pire était évité puisque Saint-Domingue, poumon économique de l'économie mondiale du XVIII^{ème} siècle fut conservé (29,8 % de la production mondiale de sucre selon Robin Blackburn). Le grand défi de Louis XV concerna surtout sa flotte qui avait largement été envoyée par le fond durant ces longues années de conflit. Il confia donc avec soin au comte de Choiseul, duc de Praslin, la délicate mission de refonder la Marine française. Les deux hommes savaient que la paix avec l'Angleterre ne pouvait être que de courte durée et ceci tant que la France serait une puissance coloniale et donc maritime de premier plan. Joseph Martray défend également cette vision de la corrélation à faire entre puissance coloniale et puissance maritime, l'une entretenant l'autre dans un cercle vertueux. Le duc de Choiseul, cousin du comte du même nom, prévint le Roi en ces mots « *Il se passerait encore des siècles, avant de pouvoir établir une paix durable avec cet État [l'Angleterre] qui vise la suprématie dans les quatre parties du monde* ».

Louis XVI, le Roi marin

Quand Louis XVI succède à son grand-père, il trouve une Marine en pleine reconstruction, pansant ses plaies de la dernière guerre. Contrairement à ses illustres ancêtres, le nouveau Roi est passionné par le monde maritime. S'intéressant aux questions techniques des navires comme à l'exploration scientifique des océans, Louis XVI reprend les travaux de Choiseul pour mener à bien sa politique extérieure. Deux ministres de la Marine sont choisis sous son règne : Monsieur de Sartine, comte d'Alby

et le maréchal de La Croix de Castries. L'appareil maritime entier est réformé, de l'entraînement des mousses à la construction des navires. Quelques partisans de Napoléon voient dans sa conquête de la France des 130 départements un projet visionnaire afin de se maintenir dans la compétition des États-continentaux du XX^{ème} siècle. Mais l'Histoire nous apprend que les superpuissances continentales perdent systématiquement face aux puissances maritimes. Louis XVI voit plus loin, et surtout mieux que le général corse. Cela fait 1 000 ans qu'il observe la géopolitique mondiale et les évolutions du monde moderne. Il a fait sienne la devise de Sir Walter Raleigh : « *Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient*





Histoire Louis XVI visite les travaux du port de Cherbourg le 23 juin 1786, Louis-Philippe Crépin (1772-1851) (crédit RMN photo)

La France de Louis XVI, l'hyper puissance en gestation ?

Les conséquences de la politique de Louis XVI sont sans appel. La guerre d'Indépendance américaine (1775-1783) sonne le glas de l'hégémonie anglaise sur les mers. La Royal Navy est bousculée par les escadres commandées par Rochambeau et D'Estaing, appuyées par la Real Armada du cousin espagnol de Louis XVI qui permet définitivement de surclasser en nombre les navires de Sa Majesté Britannique. L'Angleterre est chassée de la plus riche partie de l'Amérique du Nord et est même menacée d'invasion sur son propre sol lors du conflit. La Méditerranée retourne sous un contrôle relatif des marines franco-espagnoles après la reprise de Minorque tandis que les prouesses du légendaire Suffren dans l'océan Indien menacent une des deux principales routes du commerce anglais. Alors que l'Angleterre est à genoux, Louis XVI, prince magnanime, ne souhaite pas humilier son cousin des Îles. **L'honneur et la puissance de la Royale restaurés, il n'impose à l'Angleterre que le principe de la liberté des mers.** Jusqu'en 1789, les marines marchandes et de guerre françaises vivent leurs grandes heures. La Marine royale est réputée être la plus compétente du monde et, certaines années, la balance commerciale dépasse même celle de l'Angleterre. Les officiers de la Royale, familièrement appelés "les Rouges" (la couleur de leur uniforme), sont, sans aucun doute, les hommes les plus brillants de leur temps. Ils sont le fleuron de la noblesse française. Michel Vergé-Franceschi décrit l'officier de vaisseau de 1789 comme étant « instruit, cultivé, policé, ouvert aux idées nouvelles, attaché au Roi, catholique ». Volontiers orgueilleux, ils sont les superbes fruits d'une politique mondiale, le levier de la future victoire contre l'Angleterre qui mettrait cette dernière définitivement à bas lors d'une prochaine guerre. La Révolution brisant l'appareil monarchique, Bonaparte dut composer sans eux lors de sa lutte à mort avec la « perfide Albion ». La Royale avait été sabordée.

le monde lui-même ». Il donne les moyens à sa Marine d'être à la hauteur de ses ambitions, à tel point que le budget de la Marine dépasse celui de l'Armée de Terre en 1782 : une première en France ! Le Roi pousse pour atteindre un nombre idéal de 80 vaisseaux de ligne et 60 frégates. Les équipages sont envoyés régulièrement en mer pour s'entraîner, la construction des vaisseaux est rationalisée pour atteindre une production préindustrielle selon les plans Borda-Sané (tous deux ingénieurs), tout comme la fonte des canons qui est standardisée. Enfin les ports et arsenaux sont complètement repensés. Aucun rapport, aucune décision, aucune plainte ou réclamation en matière maritime ne passe sans être scrupuleusement épluchée par Louis XVI. Ce marin de passion ne voit pourtant qu'une seule fois la mer, lors de l'inauguration de l'arsenal de Cherbourg en 1786 où les marins s'étonnent de l'étendue de ses connaissances. L'historien Étienne Taillemite s'en amuse et le désigne bien volontiers comme étant un « navigateur immobile ».

L'honneur et la puissance de la Royale restaurés, il n'impose à l'Angleterre que le principe de la liberté des mers.



Combat naval devant la baie Chesapeake, Théodore Baron (1802-1880)



Louis XVI donnant ses instructions à la Pérouse (Nicolas-André Monsiau) crédit wikipédia



Photographie © Emmanuel Hanappier

MARE NOSTRUM

Emmanuel Hanappier

Dans l'histoire de notre civilisation et dans l'élaboration de notre pensée, la mer a joué un rôle crucial. Laissons-nous porter par le perpétuel remous de ses flots pour goûter à nouveau son exigence.

O bjet de fascination et de crainte, plus que tout autre élément naturel, du fait de sa monstruosité en même temps que de son impassibilité, la mer nous est étrangère. Elle nous échappe ou nous envahit, elle est insaisissable comme l'eau qui la compose. Et puis, l'Homme préfère la terre ferme sur laquelle il réside, bâtit et préserve sa vie et de laquelle il peine à s'éloigner. « *La raison a longtemps appartenu à la terre ferme*, disait Michel Foucault, *elle repousse l'eau avec un entêtement massif : elle ne lui concède que son sable [...]* La folie c'est l'extérieur liquide et ruisselant de la rocheuse raison ».

Mère de notre civilisation

Mais il faut sans doute dépasser ce que l'imaginaire peut laisser comme appréhension et comprendre le rôle que la mer, entendue comme espace géographique, a pu jouer dans la construction de notre civilisation, dans l'Antiquité grecque. A partir du VIII^{ème} siècle avant notre ère, les Grecs ont regardé la mer comme le moyen d'une formidable richesse culturelle. Les colonies qu'ils implantèrent et qui ne correspondaient, le plus souvent, à aucune volonté de domination permirent de créer un vaste réseau de communication et ce que Jacqueline de

La mer est porteuse d'une liberté exigeante et facteur d'identité [...]

Romilly appelle « *la pénétration grecque* » dans le monde méditerranéen.

Pendant toute cette période de colonisation qui s'étend jusqu'au VI^{ème} siècle avant J.-C., s'est formée progressivement une « communauté globale de civilisation » très diverse mais entretenant d'étroits rapports matériels, intellectuels ou encore religieux, sans lesquels, d'ailleurs, l'écriture de *L'Illiade* et *L'Odyssée* n'aurait sans doute pas été possible. C'est ce qui a permis la rencontre, à Athènes, des plus grands auteurs venus d'Asie Mineure, d'Italie, de Sicile et de toutes les îles, et l'effervescence intellectuelle que cette cité connut et qui profita au monde méditerranéen. Thucydide observe que c'est ce modèle colonial qui a fait la grandeur de la civilisation grecque, par son aptitude à promouvoir une culture et à la mettre à l'épreuve des autres. C'est grâce, enfin, à un tel modèle que la chute d'Athènes n'a pas été celle de toute la civilisation hellénistique qui a perduré dans d'autres territoires et qui n'a cessé d'influencer d'autres cultures.

Dans son ouvrage intitulé *Rencontres avec la Grèce antique*, Jacqueline de Romilly note que ce rapport au monde développé par les Grecs à travers ce modèle colonial a permis la construction d'une unité extrêmement « vivante » s'accommodant des alternances politiques et des nécessités immédiates.

Il apparaît que la distance que représente la mer entre les peuples, loin d'être irrémédiable, doit servir de médiation. Elle est, en effet, une voie naturelle de commerce et de dialogue. La Méditerranée en est l'exemple le plus éloquent car elle a été le berceau idéal de notre civilisation du fait de ses caractéristiques géographiques avantageuses ; sa taille, son climat, sa place de carrefour entre plusieurs continents. Elle était, disait Paul Valéry, « à l'échelle des moyens primitifs de l'homme ».

Apprends-nous qui nous sommes

Ces peuples des pourtours de la Méditerranée, tournés vers la mer, ont tous favorisé l'émergence de notre civilisation par des échanges multiples, à un degré que l'on ignore souvent du fait du rôle prépondérant qu'a joué la cité Athénienne. Et une telle civilisation qui ne cesse d'être présente encore aujourd'hui n'aurait pas été possible sans cette opportunité que permet continuellement la mer.

« *Un regard sur la mer c'est un regard sur le possible* » concluait Paul Valéry. Et il est permis de croire qu'un peuple qui n'a pas accès à la mer ne dispose ni des moyens ni des opportunités de partager une culture comme de connaître des influences aussi variées. Parce que la mer est porteuse d'une liberté exigeante et facteur d'identité, nous rappelant, où que nous allions, que nous venons de quelque part, que nous avons un port d'attache. L'épopée homérique n'est-elle pas celle de la fidélité et du retour ? La mer ne garantit-elle pas la singularité des îles, et des territoires ?

Si la mer a été le facteur principal de l'apparition de cet « idéal du développement le plus parfait de l'homme », l'auteur du *Cimetière marin* ajoute que cette réalité vaut aussi pour son œuvre et l'édification de sa propre personnalité ; « jamais

[...] nous rappelant, où que nous allions, que nous venons de quelque part, que nous avons un port d'attache.

un pays, sinon la Méditerranée, dit-il, ne m'a porté à la fois si loin et si près de moi ».

Source de sagesse

C'est une certaine proximité dans le rapport d'utilité que l'Homme entretient avec la mer qui justifie le rôle qu'elle a pu jouer dans le développement de notre civilisation. Le vent a très longtemps suffi aux ambitions maritimes des hommes, tandis que le transport terrestre ou encore le transport aérien ont nécessité, quant à eux, des évolutions techniques bien plus importantes et complexes. L'élément maritime n'est-il pas, aussi, plus docile à l'homme que tous les autres ? Il semble adhérer au mouvement, se prêter au jeu, comme l'évoque Paul Valéry, prenant l'exemple simple de la nage qui témoigne de ce rapport particulier, puisqu'en même temps qu'elle produit une formidable impression de liberté, l'eau mobilise toutes les parties du corps.

Quoique changeante et parfois tumultueuse, elle nous révèle « la pesanteur » de la nécessité, thème cher à Simone Weil et magnifiquement développé dans *L'attente de Dieu*. Mais n'ayant pas l'impassibilité éternelle des montagnes, la mer semble exprimer plus sensiblement une obéissance parfaite à la nature, où réside sa beauté. « La mer n'est pas moins belle à nos yeux parce que parfois des bateaux sombrent. Elle en est plus belle au contraire. Si elle modifiait le mouvement de ses vagues pour épargner un bateau, elle serait un être doué de discernement et de choix, non pas ce fluide parfaitement obéissant à toutes les pressions extérieures ». En plus d'être un formidable stimulant, elle permet donc aussi de goûter le rapport à la nécessité permanente.

Notre éternel horizon

La mer nous apprend la sagesse d'un rapport au monde qui n'est donc pas sans exigence. L'Antiquité

grecque a cultivé ce rapport qui est une mesure, et qui correspond à ce qu'Albert Camus appelle « la pensée du midi » ; cette lueur d'espérance, conjuguant l'action généreuse et l'harmonie de la nature, est fournie par l'auteur, au terme de *L'Homme révolté*. Par un regard lucidement plongé dans les entrailles de notre civilisation qui oppose la démesure à la mesure de l'héritage dont nous sommes redevables, la révolte à la gratitude, Camus déclare : « La jeunesse du monde se trouve toujours autour des mêmes rivages (...) nous autres Méditerranéens vivons toujours de la même lumière. Au cœur de la nuit européenne, la pensée solaire, la civilisation au double visage attend son aurore. Mais elle éclaire déjà les chemins de la vraie maîtrise ».

Acceptons, donc, de nous laisser porter par elle, ou du moins tournons notre regard vers son horizon. Elle est notre médiation, avec les autres cultures comme avec nous-mêmes, parce qu'elle nous maintient dans une perpétuelle exigence d'identité et de vérité.

La mer semble
exprimer plus
sensiblement
une obéissance
parfaite à la
nature, où réside
sa beauté.



Photographie © Emmanuel Hanappier

TRAVERSÉE EN MÉDITERRANÉE HOMÉRIQUE

Ombeline Chabridon

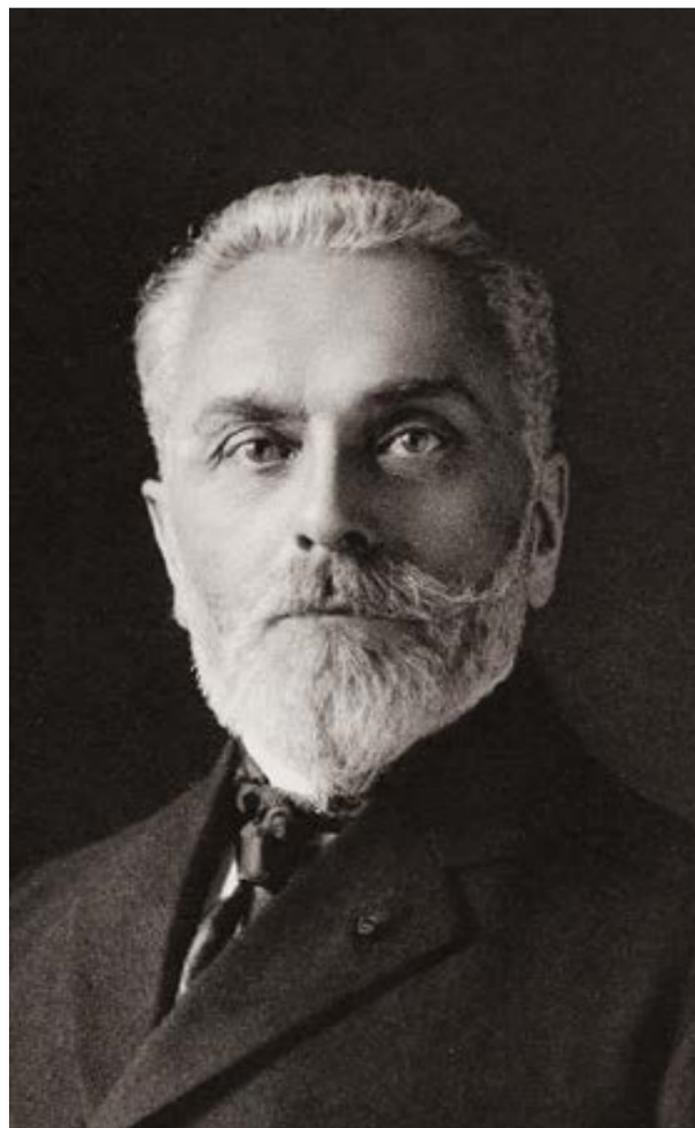
Théâtre des aventures d’Ulysse dans l’Odyssée d’Homère, la Méditerranée avec ses tempêtes, ses vents et sa houle trouve une place singulière dans ce poème fondateur de la culture occidentale. Exploration géographique, littéraire et symbolique de la Méditerranée homérique.

Le berceau de la littérature européenne est une embarcation : celle d’Ulysse, dans l’épopée du tout premier poète occidental, Homère. Les antiques pages de *L’Odyssée* ont chanté encore, et elles ont fait entendre une mélodie vivante avec l’écho souverain de leurs trente siècles d’âge. *L’Odyssée* est une épopée marine. Récit de voyage, poème du retour, elle chante les difficultés endurées par Ulysse pendant son voyage de Troie à Ithaque. La Méditerranée y est singulièrement le lieu de l’épreuve et de l’accomplissement. Instrument des dieux et miroir du destin, la mer se teinte d’une couleur métaphysique et d’une fascinante puissance littéraire.

Inscrire le mythe dans l’espace

Lire l’Odyssée, à moins d’être un érudit helléniste, c’est toujours lire une traduction. Traduire, c’est transmettre une pensée. Helléniste, philologue et géographe, Victor Bérard fait autorité avec sa traduction de l’Odyssée parue en 1924. Son travail sur la langue se double d’une approche profondément géographique, mieux : territoriale,

Portrait de Victor Bérard en 1915 par Jean Bastian



de l’œuvre à laquelle il consacre trente années de sa vie. En 1927, Bérard se lance à la poursuite d’Ulysse et sillonne la Méditerranée. Il recherche le contact authentique de l’espace maritime dans lequel s’inscrit l’épopée merveilleuse qu’il a cherché à lire, à sentir et à traduire. Estelle Sohier consacre à cet explorateur-littéraire un article paru dans les *Annales de géographie* (n° 709-710) en 2016. Elle souligne « les liens complexes » que Bérard a « tissés entre les images et les paysages méditerranéens ». Bérard, selon elle, « questionne le rôle du mythe, du sacré et de l’imaginaire dans les interprétations de l’espace ». L’objet de la quête de Bérard, c’est la compréhension des liens entre la géographie et l’imaginaire, le rapport de fécondité de l’espace sur l’esprit, à l’aide des cartes et des techniques scientifiques contemporaines, comme la photographie. Estelle Sohier conclut en soulignant d’abord le caractère « illusoire » de l’entreprise de Bérard qui peut paraître un peu démesurée. Elle précise toutefois que son travail a eu le mérite d’ouvrir un horizon nouveau, de réinscrire l’Odyssée dans son écrin originel, d’incarner la lettre dans le terrain, de manifester finalement le rapport fondamental qu’entretient la littérature avec le Monde. Sylvain Tesson ne souligne pas autre chose lorsqu’il écrit dans un chapitre de son *Un été avec Homère* intitulé “Consentir au monde” : « La géographie d’Homère dessine le visage de la Terre. [...] Elle est le chant de la réalité indépassable, elle témoigne de la force du monde. »

La mer dans l’Odyssée n’est pas bleue : elle est brumeuse, grise, ou vineuse

Écrire la couleur de la mer

La mer chez Homère est tempétueuse, hostile, inhospitalière. Elle est pour Ulysse l’espace de l’obstacle qui se dresse sur la route du retour vers le foyer. Les mots d’Homère représentent avec un génie incomparable la réalité de la tempête, la démesure des éléments et l’effroi qu’ils produisent. « Zeus lâcha sur leur dos les rafales sifflantes ; le flot géant dressa ses montagnes gonflées. » (III, 290). Quelle image plus visuelle, quelle expression plus éloquente ? Le mot « montagne », dont l’emploi est antithétique sur l’étendue des mers, prend une force fascinante, surtout lorsque le flot est le propre sujet de l’action : le flot géant dressa ses montagnes gonflées. Plus loin, la main de Poséidon, dieu de la mer, est représentée par ces mots : « L’Ebranleur du sol souleva contre [Ulysse] une vague terrible, dont la voûte de mort vint lui crouler dessus » (V, 366). Une voûte de mort. La voûte, c’est le toit, la demeure, le temple : une voûte, cela protège. Mais quand il s’agit de la courbure gonflée d’une vague gigantesque en pleine tempête, c’est une



Ulysse et les sirènes, mosaïque du IIIe siècle, Musée national du Bardo (Tunis)

terrible menace. La montagne et la voûte renvoient l'un et l'autre au lexique du paysage connu et de l'architecture familière sur la terre ferme. Une opposition terre/mer est identifiable dans l'œuvre d'Homère. Lorsqu'elle est calme, la mer est une *plaine marine* (III, 143). Plaine paisible et familière, plaine maternelle. Lorsqu'elle est particulièrement inhospitalière au contraire, la mer est *inféconde*. Elle est sans moisson, terriblement stérile. La mer dans l'*Odyssée* n'est pas bleue : elle est *brumeuse*, *grise*, ou *vineuse*. Inhospitalière, immense et inquiétante, la mer avale les hommes et jette la damnation sur les noyés, à jamais privés du culte et du repos funéraire. Et Victor Hugo, dans *Oceano Nox*, relaie ce cri des Grecs : « *Combien ont disparu, dure et triste fortune ! / Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune, / Sous l'aveugle océan à jamais enfouis !* »

[...] et de l'inscription de sa destinée dans un vaste cosmos qui le dépasse.

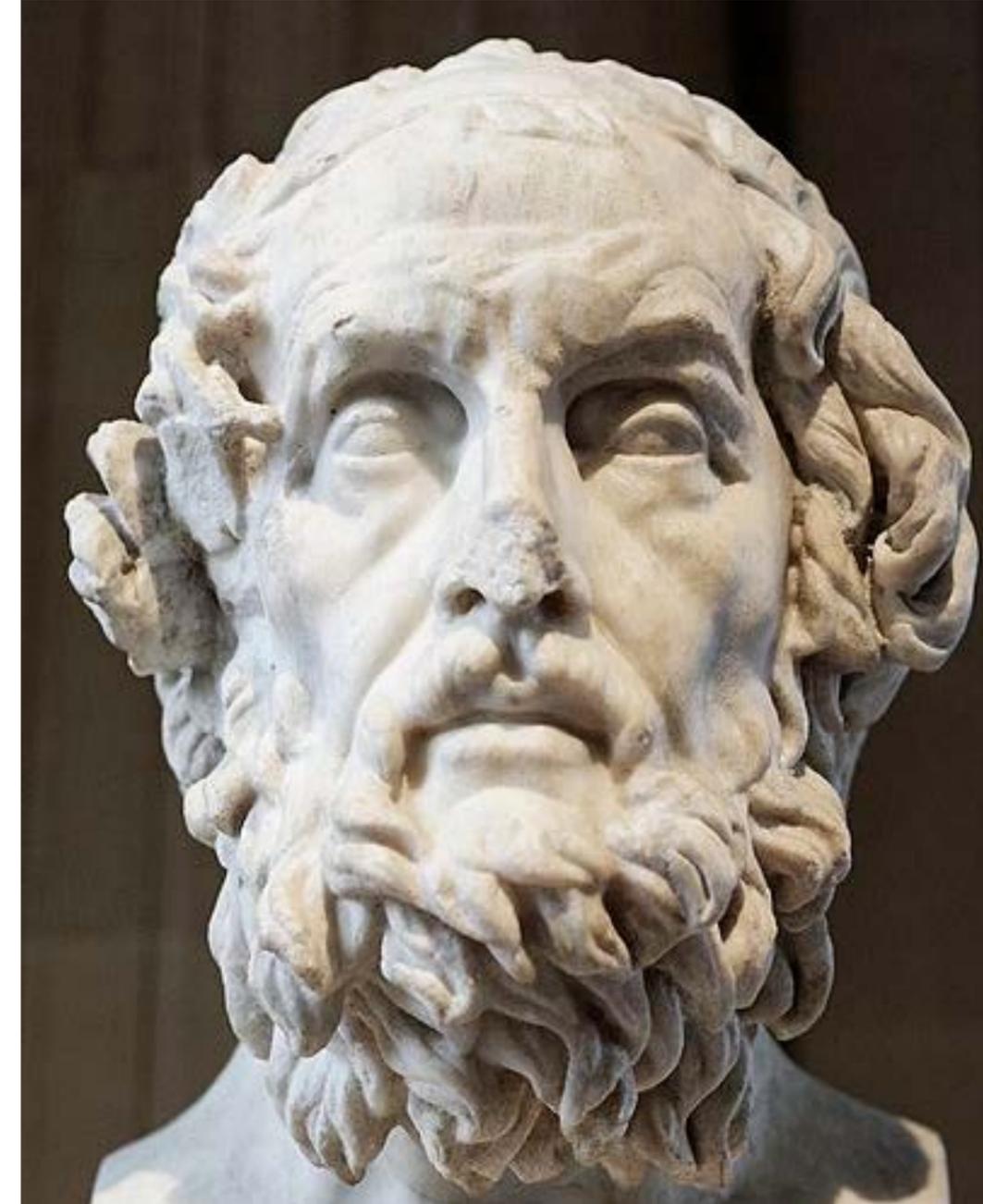
une prise de conscience d'un ordre mystérieux et transcendant, et de l'inscription de sa destinée dans un vaste cosmos qui le dépasse.

Car la mer, dans l'épopée marine du premier poète, si elle est l'occasion de l'exploration des limites du monde connu, est aussi celle d'une méditation sur le monde, d'une introspection humble, libre et fervente. Baudelaire dans son poème "L'homme et la mer", souligne le symbole de la mer miroir de l'Homme :

*Homme libre, toujours tu chériras la mer !
La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame,
Et ton esprit n'est pas un gouffre moins amer.*

Instrument des dieux, reflet de l'âme ou force cosmique, la mer ne cessera d'être objet de poésie.

Homère Caetani, buste en marbre du IIe siècle, Musée du Louvre



Explorée, combattue et acceptée, la mer suscite dans le cœur de l'homme une prise de conscience d'un ordre mystérieux et transcendant [...]

Explorer les limites de son monde

Rien n'indique qu'Homère était marin. La tradition le dit même aveugle. La source de la précision visuelle du milieu marin dans l'œuvre d'Homère serait alors le récit des marchands Phéniciens, ces « *vieux routiers des mers qui savent si bien conter* ». L'*Odyssée* peut alors se lire comme un récit de navigation, comme l'héritage d'un savoir nautique, et, plus largement, comme la transmission d'une expérience du monde vécue par les Phéniciens et fixée par les mots d'Homère. La justesse des mots de l'aède apparaît comme la marque d'une civilisation ouverte sur la mer, certes, mais peut-être aussi modelée par elle. Explorée, combattue et acceptée, la mer suscite dans le cœur de l'homme

DANS L'INTIMITÉ DE L'HÔTEL DE LA MARINE

Olivia Jan

Après trois ans de travaux, l'Hôtel de la Marine rouvre aujourd'hui ses portes pour une troisième vie, celle de musée. Le chantier de restauration a permis de redonner jour aux appartements XVIIIe de l'Intendant du Garde-Meuble de la Couronne. Récit d'une architecture emblématique du Siècle des Lumières et d'un palais destiné à la culture, aux arts décoratifs et au luxe français.

Charme, élégance, art de vivre à la française. Telles sont les fleurs de l'Hôtel de la Marine restauré. On y entre chez un homme de goût : un administrateur du XVIIIe siècle, l'Intendant du Garde-Meuble de la Couronne, ancêtre de notre Mobilier National, qui avait pour charge de créer, distribuer, entretenir et réparer le mobilier des résidences royales. Cet intendant ne se contentait pas de veiller sur les biens, mais également de faire rayonner le pouvoir royal à travers l'excellence des arts décoratifs français, en produisant des meubles à la pointe de la mode et du savoir-faire des artisans. Et jusqu'à présent, nul ne dément qu'il n'existe rien de plus abouti et de plus merveilleusement ciselé que les arts décoratifs au XVIIIe siècle. Plongée au cœur de Paris, dans ce témoignage exceptionnel de l'excellence de l'architecture et du décor à la française !

Brève histoire d'un palais aux multiples facettes

L'actuel Hôtel dit de la Marine est né du désir du roi Louis XV d'ériger une place en son honneur dans la capitale. Haut-lieu de la monarchie absolue aux XVIIe et XVIIIe siècles, Paris se vit doté au fil des années de « Places Royales » qui rivalisaient de superbe architecturale. La création de l'Académie Royale d'Architecture par Louis XIV en 1671 vint consacrer cet art noble dont les souverains se servent à des fins glorificatrices. Il n'est que de voir les travaux de ses prédécesseurs pour comprendre la logique de grandeur urbanistique de Louis XV avec la place de la Concorde : Henri IV et la Place Dauphine, Louis XIII et la Place des Vosges, Louis XIV et la Place Vendôme sont autant de plans de mise en valeur de la figure royale.



Louis XV confia l'aménagement de la place éponyme, actuelle place de la Concorde, à son premier architecte, Ange-Jacques Gabriel, qui se vit engagé à la lourde tâche de créer une place où tout concourt à louer le roi, où tout converge vers la statue équestre royale. Au Nord de la place, Gabriel dessina deux palais identiques, sans avant-corps central, seulement marqués par deux avant-corps aux extrémités. Une démonstration muette de pure splendeur royale que celle de cette architecture toute en souplesse.

Après l'achèvement des travaux, le bâtiment Est reçut une étonnante administration : le Garde-Meuble de la Couronne. A cette noble charge, se succédèrent deux personnages que tout opposait : le volage Pierre-Élisabeth de Fontanieu et le rigoriste Marc-Antoine Thierry de Ville d'Avray, qui œuvrèrent cependant tous deux à l'aménagement et à l'embellissement de leurs appartements, dignes d'une résidence royale.

Vu comme symbole par excellence de la richesse monarchique, le Garde-Meuble de la Couronne fut chassé par la tourmente révolutionnaire tandis que le département de la Marine y trouva un asile

Au luxe et au goût français succédait le prosaïsme d'un ministère à la conquête d'espace,

qui ne tarda pas à se transformer en durable port d'attache. Les contraintes étaient alors nouvelles : au luxe et au goût français succédait le prosaïsme d'un ministère à la conquête d'espace, de rangements et de bureaux. Les niveaux furent scindés en deux, les pièces cloisonnées et des couloirs aménagés. Ce deuxième enfantement des vieilles pierres dura deux-cents ans, jusqu'en 2015, où le Ministère adopta ses nouveaux quartiers à Balard.

C'est à ces espaces alambiqués que le chantier de restauration de l'hôtel s'attaqua en 2017. En deux-cents ans, les ajouts successifs des XIXe et XXe siècles avaient modifié l'organisation interne et les décors. Restituer l'atmosphère du XVIIIe siècle, tel était le parti-pris du Centre des Monuments Nationaux à qui la restauration et l'exploitation du palais sont confiées. Les chiffres présentés par le CMN sont singuliers : trois ans de travaux, 1 200 m² de décors à dégager, 130 millions d'euros de budget, plus de quarante entreprises engagées dans les travaux, 500 menuiseries restaurées, 330 m² de verrière créée pour couvrir la cour intérieure, 12 700 m² de surface totalement rénovée dont 6 200 m² pour les espaces ouverts à la visite...



Anonyme, Place Louis XV. Perspective depuis la Seine, ouvrant sur la rue Royale et l'Église de la Madeleine, 1772, gravure. Bibliothèque de l'Institut de France. Photo ©RMN-Grand Palais (Institut de France) / Gérard Blot.



Vue de l'Hôtel de la Marine. Photo © Olivia Jan

Un lieu à vivre

L'impression première en gravissant le grand escalier menant au « bel étage » n'est pas de visiter un lieu mais de vivre dans ce lieu. La formule est forte mais proche de la réalité. Un tel soin a été apporté à la restauration et à l'aménagement des appartements que le résultat final est patiné et non « ripoliné » ni « clinquant », comme c'est souvent le cas. C'est le règne du geste désinvolte qui l'emporte : ici un livre entrouvert, là une serviette négligemment jetée. Tout concourt au luxe chaleureux de cet appartement aristocratique du Siècle des Lumières.

C'est le règne du geste désinvolte qui l'emporte



*Une restauratrice en plein travail de dégagement des couches de peinture ajoutées après le XVIIIe siècle.
Photo ©Centre des Monuments Nationaux / Benjamin Gavaudo.*



Pour parvenir à cet heureux mariage des XVIIIe et XXIe siècles, une véritable chasse au trésor a été organisée : restituer les décors peints du XVIIIe enfouis sous les ajouts successifs des XIXe et XXe siècles ; placer, chaque fois que cela est possible, un objet d'origine, grâce au concours précieux des inventaires d'époque ; ou bien les remplacer grâce à l'excellence toujours vivante de l'artisanat français. « Hormis de rares cas, l'immense majorité des pièces que vous voyez aujourd'hui n'y étaient pas. L'objectif, explique Delphine Christophe, était de remeubler les espaces au plus près de ce qu'ils étaient à l'époque.

Meubles et objets proviennent surtout de dépôts consentis par de nombreuses institutions, dont le Musée des Arts décoratifs, le Mobilier National, Le Musée du Louvre, le château de Versailles, la

"Le règne du geste désinvolte". Photo © Olivia Jan.



Boiseries XVIIIe. Photo © Olivia Jan.





Réédition de tissu XVIIIe. Photo © Olivia Jan.

manufacture de Sèvres, le Musée des Beaux-Arts de Marseille ou le Centre national des Arts et Métiers ». La consigne est claire : ne pas reproduire à l'identique, mais donner à vivre au visiteur l'atmosphère des appartements de l'intendant, à l'époque de leur construction. Ainsi l'achat récent de deux meubles de l'ébéniste Jean-Henri Riesener – une commode et un secrétaire armoire – permet-il au novice de se familiariser avec le travail d'orfèvre d'un des « ébénistes mécanicien »

favoris de ses contemporains.

Un soin particulier a également été apporté aux textiles. Des tissus d'ameublement d'époque et des papiers peints ont été rachetés auprès de marchands ou de ventes publiques afin de regarnir le mobilier, notamment les sièges : aux Puces, à Paris, ou d'autres tissus à Lyon, chez une marchande de tissus anciens ou des manufactures de soieries qui produisent depuis plusieurs siècles. Ainsi, le cabinet doré de Pierre-Élisabeth de Fontanieu a été complètement retendu d'un damas XVIIIe.

Donner à vivre au visiteur l'atmosphère des appartements de l'intendant, à l'époque de leur construction

Chambre à coucher XVIIIe. Photo © Olivia Jan.



Seules les anciennes pièces de réception du ministère de la Marine ont été conservées dans le style XIXe afin de marquer la forte empreinte historique dans ce lieu. C'est ici qu'en 1848, Schoelcher et Arago signèrent le décret d'abolition de l'esclavage. C'est ici qu'en 1871, les Communards s'en prirent aux vieilles pierres et menacèrent de brûler le bâtiment. Enfin, c'est ici le théâtre de la capitulation de la Marine allemande et de la Libération de Paris, en 1944, dont témoignent encore les trous percés dans les volets afin d'épier et de viser l'ennemi français. Ainsi, à la fin du parcours de visite, les ostentatoires décors XIXe succèdent très logiquement à l'aménagement XVIIIe plus élégant, plus intime malgré son luxe certain.

La visite de l'Hôtel de la Marine s'achève sur la loggia qui fait la part belle à une vue panoramique sur la place de la Concorde et le Paris environnant. C'est le Paris de la culture, des arts, de l'histoire française, qu'il ne tient qu'à vous d'aller savourer. Rendez-vous au numéro 2 de la Place de la Concorde pour vous plonger dans cet univers exaltant !

Photo © Olivia Jan



Décors XIXe. Photo © Olivia Jan.



INTERVIEW JEAN-BAPTISTE NOÉ

« Le risque aujourd'hui est de passer d'une conflictualité diffuse à une guerre d'État à État »

Jean-Baptiste Noé est directeur d'Orbis, société qui accompagne les entreprises dans leurs enjeux géopolitiques. L'écrivain et historien est également directeur de rédaction de la revue *Conflits* et aborde avec les rédacteurs de *La Fugue* leur sujet de réflexion mensuel : *La Mer*.

LA FUGUE : Pouvez-vous nous présenter votre revue, son histoire, son contenu, ses ambitions ?

J.-B. NOÉ : *Conflits* est une revue qui a été fondée en 2014, et dont j'ai repris la direction en 2019. Son ambition est d'être la revue de l'école française de géopolitique. Elle se caractérise par son attachement à la géographie et aux territoires (la mer est d'abord un sujet géographique, par exemple) ; c'est le substrat de tout. Puis il y a l'histoire et le temps. Mais il y a aussi d'autres disciplines qui entrent en jeu. On réduit trop souvent la géopolitique aux relations internationales, mais elle va bien au-delà : étudier la question de l'art, des symboles et de l'économie fait pleinement partie de la géopolitique. C'est ce que nous essayons de mettre en place dans notre revue : cela permet d'avoir un horizon très vaste et de donner de la densité à l'analyse.

LF/Dans votre premier numéro, vous publiez un « Manifeste pour une géopolitique critique », comment avez-vous ressenti le besoin de proposer votre approche de la géopolitique ?

Ce que nous voulions éviter c'était d'être dans une optique rédactionnelle sans forme et sans thèse : il faut une ligne éditoriale. Le but de ce manifeste est de dire quelle est notre thèse, quel est le fil directeur de nos recherches et l'angle sous lequel nous traitons les sujets. La critique, c'est une analyse et

c'est pour cela que nous croisons différentes disciplines.

Nous voulons aussi être vigilants sur les mots, c'est ce qu'on appelle la géopolitique du soupçon. Quand on détourne le sens des mots, on modifie la réalité. C'est important de faire de l'étymologie, de revenir au sens des mots. La mer, par exemple, ce n'est pas un lac, ce n'est pas non plus un océan au sens strict.

Il faut aussi prendre garde aux modes. Il y a trois ans par exemple, en août 2018, on parlait beaucoup des Rohingyas réprimés par les Birmans, à tel point qu'on était tout proche d'une intervention occidentale en Birmanie. On a eu une saturation médiatique pendant trois semaines. Puis le sujet a disparu des médias et n'est plus évoqué, alors que les problèmes demeurent. Notre objectif à *Conflits* est de nous détacher des temps médiatiques.

LF/La géopolitique est une discipline omniprésente mais finalement peu connue, votre revue s'adresse-t-elle seulement à un public initié ?

Nous avons un public très varié, nous ne sommes pas une revue scientifique à petite distribution, nous avons des sujets qui restent larges et qui visent à être compris par tous. Nous pouvons bien sûr traiter de quelques sujets pointus, mais c'est plus rare et ils sont limités au site internet.

LF/Dans les dernières décennies, il n'y a eu que très peu d'affrontements maritimes, mais les grandes puissances ne cessent de déployer leurs flottes, pensez-vous que la mer soit en train de redevenir un lieu de conflictualité ?

En septembre 2020, le chef d'État-major de la Marine, dans son discours d'accueil de la nouvelle promotion de Naval, disait : « Aujourd'hui, vous entrez dans une marine qui va probablement connaître le feu à la mer, vous devez vous y préparer ! ». C'est le retour de la vraie guerre, d'armée à armée, et la Marine française a pris en compte cela. En juin 2020, la frégate française Courbet s'est faite "allumer" par une frégate turque, on est passé à peu de chose d'un affrontement militaire. La Marine française a aussi fait plusieurs opérations d'analyse en mer de Chine. La mer n'a jamais cessé d'être un lieu d'affrontement.

Il y a notamment un affrontement juridique continu en ce qui concerne les Zones économiques exclusives (ZEE) créées lors de la convention de Montego Bay en 1994. C'est une vraie lutte parce qu'en fonction de la ZEE les pays auront, ou non, accès à des ressources maritimes. Une partie de cet affrontement juridique se joue dans les instances internationales de lobbying pour faire reconnaître une ZEE ou la faire évoluer. Un autre affrontement est la piraterie : la zone la plus dangereuse est le golfe de Guinée où la mission française *Corymbe* est exercée depuis 1990. Ce n'est pas une guerre d'État à État, mais il n'y a pas de piraterie sans le soutien d'un État terrestre, il y a donc des complicités. Il y a encore des affrontements plus menaçants, par exemple lorsque l'Iran a menacé de bloquer le détroit d'Ormuz.

Ainsi la mer demeure-t-elle une zone de conflictualité multiple. Le risque aujourd'hui est de passer d'une conflictualité diffuse à une guerre d'État à État.

LF/Quelles sont les principales zones de conflits maritimes, ou du moins de tensions ?

Pour ce qui est de la piraterie, ce sont le Golfe de Guinée, les Caraïbes et le détroit de Malacca. Pour ce qui est des affrontements militaires, c'est la zone autour de Taiwan qui concentre le plus de tensions. Et pour les questions juridiques, la Méditerranée orientale et probablement le pôle Nord. Mais toutes ces conflictualités n'aboutiront pas à des affrontements : en mer Caspienne, par exemple, la délimitation des frontières après la chute de l'URSS s'est faite par l'entente.

LF/En effet, l'actualité en Méditerranée orientale rappelle que la mer représente une richesse économique source de conflits diplomatiques, juridiques et militaires. Comment analysez-vous l'influence grandissante de la Turquie dans cette zone maritime ?

La Turquie veut retrouver sa puissance impériale ottomane. Mais ce qui suscite ses convoitises aujourd'hui, ce sont les gisements de gaz. On est seulement au tout début de la découverte des gisements, mais ceux qu'on a découverts près de l'Égypte sont équivalents à ceux de la prolifique mer du Nord.

LF/Comment la France se positionne-t-elle à travers le monde entre les superpuissances que sont les USA et la Chine ? Bien qu'elle possède la plus grande ZEE du monde, quel avantage en retire-t-elle aujourd'hui ?

La France est la première puissance maritime en Europe, devant les Anglais - nous avons enfin accompli le rêve de Richelieu ! Nous avons aussi la deuxième marine occidentale derrière les États-Unis, et l'une des meilleures marines du monde puisqu'on ne sait pas ce que valent les marines russe et chinoise, qui n'ont pas l'expérience du feu

et des projections. Dans la guerre, c'est une chose d'aligner une armée sur le papier, c'en est une autre de la voir en action. La grande chance de l'armée française c'est qu'elle a des zones d'entraînement, notamment dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Nous avons les moyens techniques et des marins bien formés. Ce qui manque à la France, ce n'est pas l'avoir mais le vouloir. En matière de puissance, ce qui est important c'est le vouloir. Je crois qu'il n'y a pas de réflexion géostratégique en France. Nous avons une marine mais nous ne savons pas ce que nous voulons en faire : nous n'avons aucune vision globale. Le fait qu'on ne parle pas de la Nouvelle-Calédonie le montre.

LF/Un pays du XXIème siècle sans accès à la mer peut-il revendiquer être une puissance ?

La mer, est vitale. Pour se développer, un pays ne doit pas être enclavé. Mais la puissance d'un port n'est pas tant liée à la mer qu'à la connexion avec la terre. Ce qui fait sa richesse, c'est toute la production terrestre qui l'accompagne et le fait d'être relié par des fleuves ou des canaux. Par exemple, Rouen est le premier port de céréales en Europe, pour cela il faut avoir un pays puissant derrière, capable de produire et d'échanger. On pense souvent que la puissance d'un pays vient de son port, mais c'est l'inverse, la puissance d'un port vient du développement d'un pays.

LF/Une nouvelle voie maritime s'ouvre au pôle Nord suite à la fonte des glaces ; cette voie changera-t-elle notre conception du monde comme les grandes voies maritimes des 16ème et 17ème siècles ?

Je suis assez sceptique pour ma part, on en parle comme quelque chose qui va tout changer, alors que beaucoup de fondamentaux vont rester. Certes les communications seront plus rapides, mais toute la banquise ne va pas fondre et les frontières pourront se délimiter par négociation. Cela va être un changement mais pas une révolution.

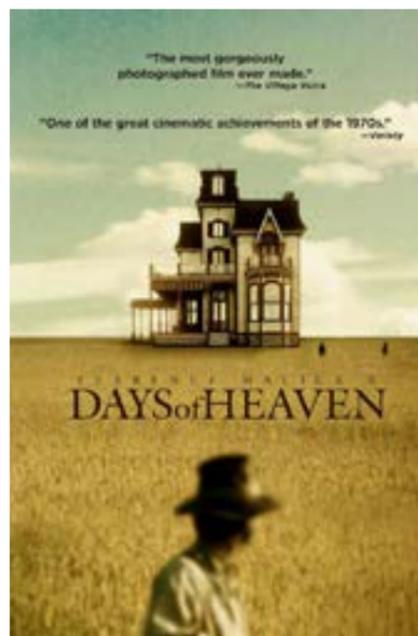
LF/On dit parfois que les grandes civilisations ont le regard tourné vers la mer, que révèle de la France notre rapport à la mer et au monde ?

C'est très curieux, parce que la France a toujours été une grande puissance maritime, mais nous sommes persuadés d'être une puissance continentale, alors que nous sommes les deux, et ce depuis l'époque médiévale. Cette histoire maritime a toujours été mal perçue, nous avons un complexe d'infériorité par rapport à l'Angleterre alors que très souvent nous avons été meilleurs qu'elle, d'un point de vue militaire mais aussi économique. Nous avons ce rapport très ambigu avec notre propre puissance navale : nous sommes une puissance maritime qui ne veut pas le reconnaître et qui est persuadée d'être une puissance de second rang.

Propos recueillis par Ombeline Chabridon et Emmanuel Hannapier



Photo : Jean-Baptiste Noé



**Days of Heaven ou
Les Moissons du Ciel.**
Terrence Malick
1978

**Festival de Cannes 1979 : prix de la
mise en scène**
**Oscars 1978 : Oscar de la meilleure
photographie**

Un homme, sa compagne et sa sœur quittent Chicago et ses usines pour aller faire les moissons dans le nord du Texas. Sur place, l'homme convainc sa compagne de séduire le jeune et riche fermier, atteint d'une maladie incurable. Peu à peu, la femme commence à tomber amoureuse du fermier. L'intrigue

est relativement convenue et développée à son strict minimum (le fermier n'a même pas de nom). Mais c'est son traitement qui fait passer cette œuvre d'un téléfilm moyen à une expérience inoubliable. D'abord, Malick laisse de la place à son très bon casting pour s'exprimer. Il traite aussi le sujet avec beaucoup d'intelligence, en évitant les plans et dialogues inutiles et les postures complaisantes ou moralisatrices. Le réalisateur se concentre sur la spécificité de son medium, l'image, et en tire tout son potentiel. Tout comme dans son premier film *Badlands* (ou *La Ballade Sauvage*), c'est par ses sublimes plans de la campagne texane que Malick exprime son propos et enchante son histoire. Le ciel texan écrase et sublime les personnages, embrasés par cette lumière biblique des heures bleues et dorées. Le film a uniquement été tourné à ces heures, respectivement celle précédant le lever du soleil, qui donne un ciel aux teintes azurées et celle précédant son coucher et qui colore le ciel de rouge, rose et orange. Au cinéma, il y a des plans, si parfaitement amenés et composés, qu'ils se gravent éternellement dans votre rétine. Ce film en est saturé.

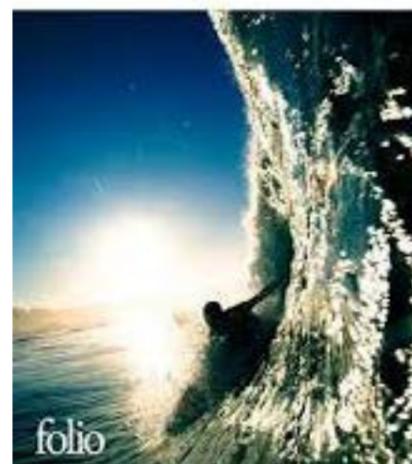
La rédaction

Ouvrir un vieux livre...

Quel objet étonnant que le livre : si précieux et si secondaire ! Il est beau, il est doux sous les doigts, il sent les années passées dans la bibliothèque, ou l'encre fraîchement imprimée sur les pages éclatantes. Pourtant, ce n'est pas tellement du livre qu'on se nourrit, mais des mots qu'il emprisonne, des histoires que ces derniers racontent et des arguments qu'ils développent. D'un côté le livre n'est qu'une succession de feuilles de papiers, de l'autre c'est une inépuisable source d'émerveillements, de sensations et de réflexions. Le livre est paradoxal ! Mais plus que ça : le livre est magique, le livre est grimoire : il enferme des aventures, des heures de lectures, non seulement les siennes mais aussi celles des autres ... C'est peut-être pour ça qu'on aime autant les vieux livres. On se sent former une communauté humaine avec ceux dont les mains ont tourné les pages des mêmes ouvrages, ceux dont les yeux ont suivi les phrases des mêmes chapitres ... Le livre est histoire, le livre est héritage, le livre est patrimoine : c'est peut-être aussi pour cela qu'il est si grave de le brûler. Pourtant, le livre n'est que papier, le livre n'est pas sacré, il n'est pas réservé à certains, interdit à d'autres et surtout, il n'est jamais trop beau pour être lu.

Les Yeux de l'étonnement

Maylis de Kerangal Réparer les vivants



Réparer les vivants
Roman de Maylis de Kerangal,
publié le 1^{er} janvier 2014 aux
éditions Verticales
Adapté au cinéma par Katell
Quillévéré

Ce roman de M de Kerangal se trame au rythme du cœur, à la cadence de la mer et du surf, de l'amour, dans tout ce qu'il est, et de la mort. L'auteure fait une ode à la vie, chante à travers la voix de Thomas ce qu'elle a été, à travers celle de Simon Limbres, celle que sera celle d'Hélène, avec le cœur d'un autre. C'est aussi par une multitude de personnages aux psychologies fouillées et diverses que M. De Kerangal trace un tableau réaliste de ce que sont les

vivants, et leurs morts, dans tout ce qu'ils ont de plus mystique. Enfin, on retrouve l'écrivaine dans sa verve puissante, jamais gratuite, mais parfois crue, et nous la suivons malgré nous volontiers dans les blocs hospitaliers. Le don d'organes sur lequel s'appuie M. De Kerangal sert la problématique de la vie, de la mort, et de l'espace de pause, ces "limbes" dans lesquelles séjourne vingt-quatre heures Simon Limbres.

Apolline Debras.



Poésie marine

Bouquet de vers

couleur de vague et odeur de vent

Et la mer et l'amour ont l'amer pour partage

Pierre de Marbeuf (1596 - 1645)

Et la mer et l'amour ont l'amer pour partage,
Et la mer est amère, et l'amour est amer,
L'on s'abime en l'amour aussi bien qu'en la mer,
Car la mer et l'amour ne sont point sans orage.

Celui qui craint les eaux qu'il demeure au rivage,
Celui qui craint les maux qu'on souffre pour aimer,
Qu'il ne se laisse pas à l'amour enflammer,
Et tous deux ils seront sans hasard de naufrage.

La mère de l'amour eut la mer pour berceau,
Le feu sort de l'amour, sa mère sort de l'eau,
Mais l'eau contre ce feu ne peut fournir des armes.

Si l'eau pouvait éteindre un brasier amoureux,
Ton amour qui me brûle est si fort douloureux,
Que j'eusse éteint son feu de la mer de mes larmes.

Le Voyage

Charles Baudelaire (1821-1867)

Un matin nous partons, le cerveau plein de flamme,
Le cœur gros de rancune et de désirs amers,
Et nous allons, suivant le rythme de la lame,
Berçant notre infini sur le fini des mers :

...

Ô le Pauvre amoureux des pays chimériques !
Faut-il le mettre aux fers, le jeter à la mer,
Ce matelot ivrogne, inventeur d'Amériques
Dont le mirage rend le gouffre plus amer ?

...

Ô Mort, vieux capitaine, il est temps ! levons l'ancre !
Ce pays nous ennuie, ô Mort ! Appareillons !
Si le ciel et la mer sont noirs comme de l'encre,
Nos cœurs que tu connais sont remplis de rayons !

Verse-nous ton poison pour qu'il nous reconforte !
Nous voulons, tant ce feu nous brûle le cerveau,
Plonger au fond du gouffre, Enfer ou Ciel, qu'importe ?
Au fond de l'Inconnu pour trouver du nouveau !

Les conquérants

José-Maria de Heredia (1842-1905)

Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal,
Fatigués de porter leurs misères hautaines,
De Palos de Moguer, routiers et capitaines
Partaient, ivres d'un rêve héroïque et brutal.

Ils allaient conquérir le fabuleux métal
Que Cipango mûrit dans ses mines lointaines,
Et les vents alizés inclinaient leurs antennes
Aux bords mystérieux du monde Occidental.

Chaque soir, espérant des lendemains épiques,
L'azur phosphorescent de la mer des Tropiques
Enchantait leur sommeil d'un mirage doré ;

Ou penchés à l'avant des blanches caravelles,
Ils regardaient monter en un ciel ignoré
Du fond de l'Océan des étoiles nouvelles.

Brise marine

Stéphane Mallarmé (1842-1898)

La chair est triste, hélas ! et j'ai lu tous les livres.
Fuir ! là-bas fuir ! Je sens que des oiseaux sont ivres
D'être parmi l'écume inconnue et les cieux !
Rien, ni les vieux jardins reflétés par les yeux
Ne retiendra ce cœur qui dans la mer se trempe
Ô nuits ! ni la clarté déserte de ma lampe
Sur le vide papier que la blancheur défend
Et ni la jeune femme allaitant son enfant.
Je partirai ! Steamer balançant ta mâture,
Lève l'ancre pour une exotique nature !

Un Ennui, désolé par les cruels espoirs,
Croit encore à l'adieu suprême des mouchoirs !
Et, peut-être, les mâts, invitant les orages,
Sont-ils de ceux qu'un vent penche sur les naufrages
Perdus, sans mâts, sans mâts, ni fertiles îlots ...
Mais, ô mon cœur, entends le chant des matelots !

Cimetière marin

Paul Valéry (1871-1945)

Ce toit tranquille, où marchent des colombes,
Entre les pins palpite, entre les tombes ;
Midi le juste y compose de feux
La mer, la mer, toujours recommencée !
Ô récompense après une pensée
Qu'un long regard sur le calme des dieux !

...

Oui ! Grande mer de délires douée,
Peau de panthère et chlamyde trouée
De mille et mille idoles du soleil,
Hydre absolue, ivre de ta chair bleue,
Qui te remords l'étréscelante queue
Dans un tumulte au silence pareil,

Le vent se lève !... Il faut tenter de vivre !
L'air immense ouvre et referme mon livre,
La vague en poudre ose jaillir des rocs !
Envolez-vous, pages tout éblouies !
Rompez, vagues ! Rompez d'eaux réjouies
Ce toit tranquille où picoraient des focs !

La mer

Jean-Pierre Lemaire (né en 1948)

Assis dans la grande balançoire des collines
sur la route où poussait un clocher après l'autre
nous allions vers la mer à vastes enjambées
comme si nous avions chaussé les bottes de sept lieues
et quand le ciel devenait plus pâle
les champs plus jaunes, nous respirions plus fort
pour crier tout de suite à l'apparition
derrière les aigrettes d'oyats et les dunes
de la longue ligne bleue ou grise
imprévisible et grave comme Dieu



Mer bleu sombre, inentamable
dont le mouvement ne dévoile rien
comme la femme qui a dit non
et redevient dans tous ses gestes
autonome, ignorante, étrangère
antérieure à la question même

La rédaction

Fondateurs

Alban Smith & Hervé de Valous

Rédacteurs

Philosophie

Emmanuel Hanappier

Littérature

Ombeline Chabridon

Actualité

Alain d'Yrlan de Bazoge

Histoire de l'Art

Olivia Jan

Lucie Mottet

Histoire

Hervé de Valous

Responsable brèves

Ysende Debras

Responsable entretiens

Alban Smith

Direction artistique

& photographies

Pauline Doutrebente

Maquétiste

Apolline Debras

Secrétaire de rédaction

Aliénor Brochot

Chargée de communication

Maëlys de Bourayne

