
INTRODUCTION

« L'océan possède le tempérament sans scrupule d'un autocrate sauvage corrompu par trop d'adulation. Il ne peut souffrir la moindre apparence de défi et est toujours resté l'ennemi irréconciliable des navires et des hommes depuis que navires et hommes eurent l'audace inouïe d'aller voguer ensemble en dépit de ses sourcils froncés. De ce jour, il n'a cessé d'engloutir flottes et hommes sans que sa colère ait été rassasiée par le nombre des victimes, par tant de navires qui ont sombré. Aujourd'hui, comme toujours, il est prêt à enjôler et à trahir, à briser et à noyer l'optimisme incorrigible d'hommes qui, soutenus par la fidélité des navires, essaient de lui arracher la fortune de leur maison, la domination de leur monde ou seulement une pitance pour apaiser leur faim. S'il n'est pas toujours de l'humeur emportée où il brise, il est toujours sournoisement prêt à noyer. La plus stupéfiante des merveilles de l'océan, c'est son insondable cruauté. »

(J. CONRAD, *Le miroir de la mer.*)

Lucidité du marin, talent de l'écrivain mais lien indissoluble entre la nature et la culture... Voici l'océan, qui couvre 71 % de la superficie de la planète ; espace parcouru de longue date par les hommes, sillonné par les navires, exploré dans tous ses territoires, insulaires pour la plupart et qui, relais de la navigation, permirent d'aller toujours plus loin, dans le Pacifique à partir des rivages philippins et malais, dans l'Atlantique avec les escales des Açores et des îles Canaries. L'océan, objet de préoccupations montantes en ce début du XXI^e siècle pour des raisons diverses, qui vont de sa nature et des mutations qu'impose lentement le réchauffement climatique (élévation du niveau des mers, acidification lente) à ses modes d'occupation à toutes les échelles, du local au global. Une nouveauté que cette progressive « territorialisation » des espaces océaniques !

L'océan « global » pour reprendre l'heureuse image que l'on doit à Jean-René Vanney et qui, de ce fait, impose qu'on l'envisage d'abord comme un ensemble avant de le scander en ses diverticules que sont les mers et les océans « nommés », l'Atlantique, le Pacifique, l'Indien, le « glacial » Arctique et les mers australes. Autant de noms d'ailleurs qui disent les hésitations du vocabulaire : une mer n'est somme toute qu'une portion d'océan située à sa bordure s'il n'y avait, *a contrario*, une mer des Sargasses dans l'océan Atlantique. Pour résumer, l'océan que l'on traverse, l'océan que l'on exploite et qui est un front pionnier, l'océan que l'on cherche à contrôler pour des raisons de sécurité des approvisionnements et qui est ainsi un territoire géostratégique, celui que l'on possède, ses marges du moins, ses bordures, les plus exploitées pour des richesses que les hommes connaissent de toute éternité, les plus convoitées donc. L'océan enfin que l'on cherche à protéger, depuis des initiatives nées de la prise de conscience de dégâts (ou de dysfonctionnements) visibles jusqu'à celles que la communauté internationale pilote, du haut vers le bas, avec des succès divers. L'océan, au fond, de la connaissance comme de la reconnaissance car les deux sont liées, connaissance scientifique du milieu, connaître pour surveiller, surveiller pour gérer mais aussi reconnaissance à l'ancienne, celle des grandes explorations, depuis les Phéniciens qui, peut-être, découvrirent les côtes de l'Amérique du Sud jusqu'à celles, plus contemporaines des grandes profondeurs. Vaste sujet donc, que ces chapitres entendent couvrir mais tout couvrir en ces quelques centaines de pages, c'est une gageure... et, par où commencer tant est vaste le sujet ? Par la nature océanique ? Par les hommes ? Par les sociétés littorales dont on peut penser qu'elles doivent justement tout à l'océan vers lequel portent les regards lors de la « partance » ? Par l'économie peut-être et cette mondialisation qui domine aujourd'hui la pensée économique... et celle des géographes ? Toutes ces entrées sont légitimes mais il convient de les hiérarchiser tout en inscrivant une certaine logique dans l'exposé.

Aujourd'hui sans doute plus encore qu'hier, l'économie voyage en bateau. Près de 90 % des échanges commerciaux passent par la voie maritime. C'est l'expression de la répartition des richesses car il y a ceux qui produisent et ceux qui consomment dans des lieux qui ne sont pas les mêmes et que des routes en réseaux connectent. Disons qu'il y a des lieux qui produisent ou exploitent des ressources naturelles et d'autres qui les transforment selon un mouvement enraciné dans l'Histoire, des lieux qui exportent et des lieux qui importent. Longtemps, ce fut le cas de l'Europe, un peu celle des marchands selon l'heureuse expression du géographe Pierre George, puis en relais, les États-Unis ; aujourd'hui, avec l'émergence de quelques pays, le vaste monde. Et la toile d'araignée des routes maritimes mondialise la planète et met en vedette l'océan porteur des alliances nouées et dénouées par les armateurs, selon une logique qui reste aussi celle des États (la Chine vient, récemment, de s'opposer à la constitution de l'alliance P3 qui entendait regrouper les forces

de trois grands armements dans le conteneur, Maersk, MSC et CGM-CMA, 255 porte-conteneurs, 2,6 M EVP!) mais qui, dans un contexte libéral, tend aussi à leur échapper. D'où des recompositions hésitantes dont la construction européenne est la parfaite expression.

Cette maritimisation du monde, presque un synonyme de la mondialisation, se caractérise par une littoralisation des activités et des hommes. Non point que tout tende vers les littoraux tant il en est qui, par nature, sont peu hospitaliers mais si l'on observe la répartition des populations, on constate une réelle tendance à vivre en bord de mer ou à proximité de la côte. Cependant, il ne faut pas s'y tromper, on peut résider à quelques kilomètres des littoraux et ne rien avoir à faire avec eux. S'en tenir aux cartes de densité peut être trompeur. Deux phénomènes d'importance inégale ont permis cette situation. D'une part, le fort tropisme contemporain pour le littoral, au nom d'un slogan éculé et galvaudé « *sea, sand and sun* » ; au fond la grande migration d'été des populations dans les pays d'économie développée où, justement, la croissance du niveau de vie au cours de la seconde moitié du xx^e siècle a permis l'essor des stations balnéaires. Ce n'est là cependant que l'effet d'un développement qui ne doit au littoral que son attrait dont l'homme tire profit ; mais sans doute plus encore du foncier très « terrien » que de la mer elle-même ! Plus important est le constat de l'essor des ports, dans le cortège de leurs fonctions, commerciale et industrielle, et dans la capacité qu'ont eue les responsables de ces ports (parfois l'État) de constamment les adapter en fonction de la demande de services, des chargeurs comme des armateurs. De longue date, certains dominent, déclinent relativement à d'autres sans toujours perdre plus que leur rang : Rotterdam a longtemps dominé le trafic portuaire, Singapour l'a dépassé récemment et depuis une dizaine d'années, ce sont les ports chinois qui occupent les premières places (Ningbo, 744 Mt et Shanghai, 736 Mt). Ce n'est pas que le déclin s'installe, c'est plutôt le constat que l'essor du trafic maritime va croissant. Ports et routes maritimes sont le reflet de la puissance du transport par mer, le plus économique au kilomètre et à la tonne transportée, le plus sain eu égard à la pollution. Et bien sûr, ce n'est pas d'aujourd'hui et l'histoire l'enseigne, la puissance est souvent venue de la mer pour peu que l'on assure la sécurité des routes maritimes. De rares vraies thalassocraties, Athènes au v^e siècle, l'Angleterre au xix^e siècle en sont l'expression ; elles supposent des flottes nombreuses et en amont, chantiers de construction navale, liens tissés avec des avant-pays qui fournissaient matières premières et (moins souvent) produits fabriqués. Des colonies, celles d'Athènes dans l'Antiquité, un Empire colonial pour les Anglais depuis le xviii^e siècle. Et, pour sécuriser l'ensemble, du fait des menaces (piraterie, concurrence entre États) des flottes dites « de guerre », celles qui protègent les côtes mais surtout celles qui assurent la sécurité des routes maritimes et qui exigent des relais au sein de l'océan. Ainsi se dessine une carte où l'océan est le cœur et les côtes dynamiques ou stériles, la périphérie industrielle. Une carte en

mutation constante et en mutation accélérée depuis une vingtaine d'années, celles justement qui voient s'imposer une mondialisation qui est d'abord un fait géographique, observable en dehors de toute polémique et de toute approche idéologique. Un fait indiscutable qui voit, aux côtés des pays développés d'économie libérale, émerger des nouvelles puissances, concurrentes forcément des anciennes métropoles mais liées fortement par des réseaux complexes, ceux du voyage en mer, de port à port ou de façade maritime à façade maritime, ceux de la communication, vecteurs peu visibles de l'échange, de l'ordre donné à des milliers de kilomètres de distance et qui cheminent dans le fond des mers et des océans. Tous ces câbles relient de longue date les continents, à commencer par l'Europe et l'Amérique du Nord à travers un Atlantique toujours pionnier. Ce câblage dit aussi les inégalités, le maillage ici à petites mailles des pays du Nord et les mailles plus larges des pays du Sud, bien que les choses aillent en s'améliorant, par intégration progressive mais rapide, par adaptation des uns et des autres aux exigences de l'échange, égal ou inégal, peu importe. C'est bien l'océan qui est le cœur paradoxal d'un système-monde puisqu'il relie autant qu'il sépare, puisqu'il fournit aussi les richesses du futur, dont chacun parle sans toujours en mesurer la portée. L'océan fascine parce qu'il inscrit une sorte d'utopie, à la fois craint et espéré : c'est l'océan des grandes courses au large avec sa partance chargée d'angoisse et d'espoir et son atterrissage chargé de gloire pour les vainqueurs et de fierté pour tous. C'est l'angoisse de Nantucket avant le départ d'Achab pour la poursuite de son cauchemar, une quête toute métaphysique ; ce fut celle de Colas dont les ambitions passaient le possible aux yeux de beaucoup. Ces courses au large, inscrites dans le temps bref contrastent en apparence avec le lourd départ des caravelles de Colomb, la lente progression vers l'ouest, vers l'inconnu. Aujourd'hui, l'inconnu, c'est la tempête ou l'encalminage dans les calmes équatoriaux, pas le but ultime, Bahia ou Pointe-à-Pitre mais on devine que ces marins de l'inutile ne sont guère différents dans leur âme de leurs prédécesseurs. De l'inutile ? Pas vraiment si l'on songe aux technologies de pointe qui permettent la course la plus sûre et témoignent ainsi des progrès portés par les océans. En effet, si l'océan est un front pionnier pour la mise en valeur des énergies nouvelles, il fut à la base de tous les progrès observés dans la navigation (sans la caravelle, pas de traversée possible, vent debout, de l'Atlantique... pour ne rien dire des instruments de navigation) mais, c'est à la révolution des transports maritimes après la Seconde Guerre mondiale que l'on doit l'un des aspects les plus remarquables de l'économie contemporaine, la spécialisation (et le triomphe du porte-conteneur dont les derniers exemplaires transportent plus de 18 000 boîtes quand l'armateur danois Maersk songe déjà à des unités de 22 000 containers) et le gigantisme qui a permis l'essor des industries en bord de mer, pétrochimie, sidérurgie. Une révolution qui suppose l'adaptation constante des équipements portuaires, approfondissement et dragage des entrées, recherche permanente des espaces d'entreposage, mise au point des

appareillages techniques de chargement-déchargement les plus performants pour gagner du temps... et de l'argent). De tout cela, il sera question dans les chapitres qui constituent cet ouvrage, nature des océans, imaginaire marin, formes diverses de l'exploitation, protection croissante devant les risques que font peser les milliers de navires qui transportent des marchandises, avec les accidents presque inévitables, selon que le navire est ancien et surtout que la mer est mauvaise. La tempête menace toujours les hommes, quels que soient les progrès ! Certains aspects ne sont pas abordés en dépit de leur importance, les îles, le tourisme littoral en particulier. Quelques remarques à ce sujet avant d'ouvrir les différents chapitres.

Par définition, l'île est une terre entourée d'eau. Elle fait rêver aujourd'hui, dans le contexte hédoniste des sociétés d'économie développée. Ce monde de la désolation est devenu culturellement un monde recherché et, par un curieux retournement de l'Histoire, un espace surpeuplé. La migration contemporaine des citadins a, de fait, privilégié les archipels grecs, les îles Baléares. Ce vaste domaine de l'insularité n'est guère abordé dans ce volume sauf dans ses approches régionales : c'était plus affaire de volume que de compétences mais, en soi, le sujet est si vaste et les dimensions des îles si différentes ! « L'Angleterre est une île » écrit André Siegfried et c'est déjà tout un programme que d'y réfléchir, Saint-Barthélémy (« Saint-Bart' ») aux Antilles ou les îles Cayman le sont tout autant, mais l'une doit sa fortune (et celle de ses habitants, si peu nombreux), au choix de Rockefeller quand l'autre est un paradis fiscal. Combien, qui y placent leur argent, savent même où elles se trouvent ? La géographie des îles dans le contexte de la question posée reste à écrire et chacun est invité à y réfléchir.

La place du tourisme en bord de mer n'est abordée dans cet ouvrage que de manière indirecte. Elle relève de la marge. C'est l'attrait des bains de mer dès la fin du XVIII^e siècle qui a donné naissance aux premières stations dites « balnéaires ». D'abord engouement de l'aristocratie anglaise puis de la bourgeoisie née du développement industriel, elles explosent avec l'élévation du niveau de vie des populations en Europe singulièrement après la Seconde Guerre mondiale. Effet de mode mais durable et sans cesse relancé par le génie sans fin des hommes en bord de mer. Qui se rappelle aujourd'hui des débuts de la planche à voile dans le courant des années 1960-1970 tant le modèle a évolué et tant semblent lourdes les planches à l'heure du surf sous toutes ses formes. Les lieux de la planche se sont mondialisés, réservés à des sportifs qui deviennent progressivement ou par nécessité des professionnels, avec ce que cela suppose de support des États parfois, des firmes spécialisées surtout. Ce sport cherche le risque et surtout cherche à battre des records. On retrouve ces challenges dans les grandes courses au large, dans les grandes compétitions entre voiliers comme la célèbre coupe de l'America qui, dans son parcours, ne s'éloigne guère des bords de mer car la course est un spectacle permanent pour quelques semaines. Et plus encore dans ces défis à l'océan

que sont les courses en solitaire, popularisées en France depuis la célèbre victoire d'Éric Tabarly dans la Transat anglaise (qui ne se rappelle cette arrivée dans le brume de la baie de Newport d'un marin presque inconnu, l'image rejoignant l'imaginaire océanique des vaisseaux fantômes...). Et, depuis une trentaine d'années, ces courses sont le quasi-monopole des Français, comme une subtile revanche sur l'Angleterre et une manière de défier l'Histoire. Route du Rhum, Route du Café (un vieux parfum des traversées dans les mers tropicales) et, exploite plus encore, Vendée Globe qui permet à des aventuriers (il n'y a guère d'autre mot, flatteur cependant) d'affronter les encalminages des mers chaudes comme les glaces dérivantes et les énormes icebergs de l'océan Antarctique. Ces courses sont l'expression de la recherche d'un absolu que connaissent de longue date ceux qui naviguent. Elles sont l'occasion de sans cesse perfectionner les équipements des navires (recours au positionnement par satellite qui permet le routage depuis la terre et suppose autour du bateau toute une infrastructure coûteuse, architecture navale, choix des voiles, recherche permanente de la vitesse dans la résistance des matériaux) et fortunes de mer aidant (la disparition presque mythique d'Alain Colas lors d'une route du Rhum), le drame contemporain y rejoint l'imaginaire de tous les temps!

La marge touristique ne s'étend en mer que par le biais de la plaisance et de la croisière. Le tourisme de masse se mondialise progressivement sur les littoraux. Il aurait sans doute submergé ceux-ci dans les pays d'économie développée si les États et, à leur côté, les associations de protection de l'environnement n'avaient progressivement cherché à en contrôler la résistible croissance, à partir des années 1970. Les loisirs nautiques ont, d'une certaine manière, contribué à desserrer les freins mis en place : les marinas, ces ports de plaisance urbanisés en ont été un moyen, là encore combattu au titre que cette projection en mer n'était, au fond, qu'un prétexte supplémentaire à construire. Pour autant, tous ces ports de plaisance ont lancé vers le large toutes sortes de voiliers et bateaux à moteur, faisant ainsi le lien entre le tourisme côtier et la haute mer. Et contribuant, par l'éphémère estival à territorialiser la mer. Cette activité touristique a essaimé en d'autres littoraux, aidée par le développement du transport aérien de masse. Les rivages de la Méditerranée orientale (Turquie) de la mer Rouge (Égypte), du Sud de la Méditerranée (Tunisie en particulier), ceux de la Caraïbe, la Gold Coast australienne encore, ont vu pousser les complexes balnéaires avec leurs fronts de mer de grands immeubles ou leurs « isolats » hôteliers dotés de tout ce qu'il convient d'offrir pour que le touriste soit le moins tenté de quitter les bords de mer.

Toute cette littoralisation des activités et des hommes a de redoutables conséquences spatiales, lisibles sur le littoral et qui s'insèrent progressivement en mer, dans la zone côtière. Toutes ces pressions affectent la qualité de l'environnement marin : elles sont connues, dénoncées à juste titre mais

souvent sans pondération. Ne voir dans l'océan que la supposée disparition des espèces (une mer sans poissons), dans la zone côtière que les pollutions pétrolières (Torrey Canyon, Erika), c'est privilégier l'instant et laisser de côté les efforts multiples, menés à toutes échelles, pour assurer le devenir durable des mers et des océans. L'ultime chapitre de cet ouvrage, au-delà des dégâts réels, tend à montrer que le pire n'est jamais sûr et qu'une gestion durable des espaces et des ressources est bien le souci de chacun, de la communauté internationale au moindre pêcheur. Et, pour ajouter plus encore de cohérence dans l'exposé, il n'est pas indifférent de reconnaître à l'Oiseau qui fréquente l'océan et ses bordures dans la diversité des lieux et des espèces, une place déterminante. Il en éclaire la nature. Par sa présence qui est fonction de la nourriture qu'il trouve, il en éclaire plus encore les dysfonctionnements et marque pour l'homme des limites à ne pas dépasser. Du moins peut-on le souhaiter.