



**HAL**  
open science

## Les géographes et la mer

Bertrand Desailly

► **To cite this version:**

Bertrand Desailly. Les géographes et la mer. Pastel, 2015, Enseigner les espaces maritimes, 6, pp.7-9.  
hal-02865043

**HAL Id: hal-02865043**

**<https://hal.science/hal-02865043>**

Submitted on 11 Jun 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Les géographes et la mer

Bertrand DESAILLY

Université Toulouse - Jean Jaurès

GEODE UMR 5602 CNRS

Il y a un certain parallélisme entre le processus de territorialisation des espaces maritimes, dont la Convention de Montego Bay en 1982 fut en quelque sorte le couronnement - peut-être provisoire -, et le mouvement d'appropriation de ces mêmes espaces par la géographie française. Ce dernier fut cependant à la fois beaucoup plus tardif et soudain. A quelques exceptions près, il faut en effet attendre les années 1990 pour que les géographes manifestent pour les 70% de la planète recouverts d'eau un intérêt à la hauteur de leur importance économique, politique, écologique ou encore culturelle. Paul Vidal de la Blache et l'Ecole française de géographie ont à peu près ignoré la mer, et les profondes mutations qu'a connues la discipline au cours des années 1960 et 1970 n'ont guère changé les choses : les raisons de cette récente attention sont à chercher hors des *aggiornamentos* scientifiques. La situation n'a pas été la même partout en Europe : en Allemagne comme dans l'URSS, géographie et océanographie ont entretenu des rapports étroits jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, au point d'être hébergés dans les mêmes instituts.

Sans doute, la géographie française n'a pu ignorer l'évident tropisme des hommes et des activités économiques pour les littoraux et les façades maritimes, dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, et ces espaces ont suscité une abondante littérature. Il en est de même des îles, se prêtant bien à la réalisation de monographie et pouvant alimenter une réflexion d'ordre plus général sur l'isolement, les réseaux, l'identité. De ces travaux devaient émerger un certain nombre de concepts, d'usage plus ou moins courant, comme littoralisation, insularité - déclinée en hypo- ou hyper-insularité -, iléité, etc. Et même, quelques mers ont figuré en titre de manuels, au premier chef la Méditerranée. Mais les regards s'y portaient moins sur la mer elle-même que sur l'influence qu'elle exerce sur les terres voisines - climatique par exemple - et plus encore, sur sa position d'interface entre ses différents rivages. En somme, l'ancrage restait continental.

### *L'appel du large*

Nous avons parlé d'exceptions. Mentionnons le nom de Camille Vallaux, seule figure de la géographie classique à s'être intéressé aux mers et aux océans, dans l'entre-deux-guerres, mais dont le rayonnement fut très limité de son vivant. Il faut attendre le milieu du siècle pour qu'un petit nombre de thèmes maritimes se dégagent dans la géographie française, chacun porté par une ou deux figures. Dans les années 1960, André Guilcher (1913-1993), spécialiste alors incontesté des reliefs littoraux, lance quelques recherches sur la géomorphologie sous-marine, en se cantonnant au plateau continental. Plus tard, Jean-René Vanney poursuivra dans cette voie, en solitaire, aux confins de l'océanographie. Parallèlement se développe une géographie des pêches, sous l'impulsion notamment de François Doumenge (1926-2008). Ce spécialiste du Pacifique et de l'Océanie se penchera aussi sur la question de l'insularité. Enfin, André Vigarié (1921-2006), natif du Havre, consacra toute sa carrière à l'étude du commerce maritime et des grands ports, tout spécialement ceux de la rangée nord-européenne. Il fut un observateur attentif des mutations accompagnant l'aménagement des zones industrialo-portuaires, puis la création des premiers terminaux à conteneurs. Son célèbre schéma du triptyque portuaire, plaçant le port en position centrale entre un avant-pays maritime et un arrière-pays continental, figure encore dans bien des manuels, alors que la conteneurisation a depuis produit des organisations plus complexes (grands hubs portuaires reliés par les lignes maritimes principales, points d'éclatement de lignes secondaires de *feeder*ing).

Ces approches sectorielles sont cependant menées sans véritable lien entre elles et au début des années 1990, force est de constater que les espaces maritimes n'ont pas encore acquis, dans la géographie française, le statut d'objet de recherche et d'enseignement à part entière. Les questions proposées au programme des concours de recrutement de l'enseignement secondaire gardent un pied sur le continent : *la façade maritime de l'Asie Pacifique* en 1992, *géographie humaine des littoraux maritimes* en 1999. Le décentrement conduisant les géographes à regarder non plus *vers la mer*, mais *depuis la mer*, résulte de la conjonction de tendances lourdes observables dans les domaines économique, géopolitique et écologique, et d'événements médiatisés, heureux ou moins heureux, relançant sans cesse l'attention pour les étendues marines : lancement d'un luxueux navire de croisière par les chantiers navals de Saint-Nazaire, arrivée disputée d'une course transatlantique à la voile, attaques de pirates au large de la Somalie, tsunamis géants à moins de 10 ans d'intervalle sur les côtes indonésiennes et japonaises, noyades de migrants africains lors de leur traversée de la Méditerranée...

Stimulées par ce contexte, les recherches se multiplient et se diversifient, autorisant la programmation de numéros spéciaux de revues (*Echogéo* en janvier 2012 par exemple). Le choix du thème pour l'année 2009 du Festival International de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges (« Mers et océans : les géographes prennent le large ») et la nouvelle question au programme de la session 2015 du Capes d'histoire et géographie (« Géographie des mers et des océans ») parachèvent le mouvement. Plus significatif encore, le *Bulletin de l'Association de Géographes Français* n'hésite pas à consacrer, en 2013, un numéro thématique à la « haute mer ». A l'image d'Aldo dans la croisière centrale du *Rivage des Syrtes*, les géographes français ont enfin franchi la *ligne des patrouilles*.

### ***Des approches diversifiées***

A parcourir les publications des dix dernières années consacrées au monde maritime, on ne peut qu'être frappé par la grande variété des thèmes abordés, couvrant à peu près tous les domaines de la géographie actuelle, signe que l'objet s'est en quelque sorte banalisé. Quelques auteurs ont ainsi tenté de l'appréhender en tant que paysage, là où disparaissent les repères terrestres habituels : paysage sous-marin des plongeurs à proximité des côtes, paysage du grand large des navigateurs à voile. L'approche géohistorique, telle que développée par Christian Grataloup, trouve ici un terrain d'élection. L'auteur souligne l'évolution sur le temps long de ces routes qui ont « lié l'histoire du monde », tantôt continentales, tantôt maritimes, ces dernières acquérant une suprématie définitive au début de l'époque moderne, non sans changer ultérieurement plusieurs fois de tracé (creusement des canaux de Suez et de Panama). Jusqu'à cette épine dorsale actuelle Ouest - Est reliant Europe, Moyen-Orient, Asie orientale et Amérique du Nord, au long de laquelle les navires circulent avec une régularité de métronome. Ch. Grataloup nous révèle aussi comment l'Europe a au cours de l'histoire inventé et nommé continents et océans, la tripartition Atlantique - Indien - Pacifique, pour nous si évidente, ne s'imposant qu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

L'essentiel des travaux relevant de la géographie des espaces maritimes se structure cependant autour de quelques grandes entrées, et c'est probablement le formidable essor du transport maritime et sa prééminence incontestable dans le commerce mondial - 80% des échanges mondiaux en volume - qui a suscité et suscite encore l'intérêt le plus appuyé. Des mutations techniques et organisationnelles (gigantisme naval, conteneurisation, concurrence et concentration des armements, place aujourd'hui essentielle des opérateurs privés dans la fourniture des services portuaires...) ravalent presque au rang de témoignage historique la géographie du transport maritime dessinée par André Vigarié à la fin du XX<sup>e</sup> siècle. La machine chinoise, engloutissant énergie et matières premières et arrosant le monde de produits manufacturés, hisse les ports de ce pays au sommet de la hiérarchie planétaire, où parviennent tout de même à se glisser Singapour et

Rotterdam. Mais si le porte-conteneurs garni de boîtes multicolores est aujourd'hui l'emblème de la mondialisation, le câble sous-marin emprunté par les flux d'informations, moins photogénique et par la même moins présent sur les couvertures, tient dans ce processus un rôle tout aussi essentiel.

L'exploitation des ressources marines et sous-marines est un autre thème majeur. La pression sur la ressource biologique s'est fortement accrue au point de mettre celle-ci en péril : les exemples abondent d'espèces victimes de la surpêche comme la morue de l'Atlantique. Beaucoup n'hésitent plus à parler de pillage des océans. Face à cette situation, les tentatives de régulation - quotas de prises, moratoires, interdiction de certaines techniques de capture, mise en place d'organisations régionales de gestion des pêches - n'ont eu que des effets assez limités. Il y a encore loin, à l'échelle planétaire, pour parvenir à une activité durable, d'autant que la ponction exercée par la pêche illégale semble très importante.

Les espoirs nourris dès les années 1970 dans l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins ne se sont pour l'instant pas concrétisés. La ressource énergétique associée aux espaces maritimes est en revanche fortement sollicitée, les gisements offshore assurant environ 30% de la production mondiale de pétrole et de gaz. La multiplication des champs équipés s'est accompagnée d'une course aux profondeurs, sous 500 m d'eau dans les années 1980 jusqu'à plus de 2000 m aujourd'hui. Ces opérations ont toutefois un coût élevé, et leur rentabilité, comme celle de l'exploitation des hydrocarbures non conventionnels, dépend de l'évolution des cours du baril. L'éolien offshore a meilleure presse, car épargné pour l'instant par des catastrophes majeures, comme l'explosion de la plate-forme Deepwater Horizon en 2010 dans le Golfe du Mexique. Son développement reste pour l'instant très circonscrit, principalement à l'Europe du Nord-Ouest où le Royaume-Uni, avec la moitié de la puissance installée mondiale, fait figure de leader incontesté.

Le processus de territorialisation des océans témoigne de la volonté des Etats riverains de s'assurer un contrôle exclusif de ces ressources. Au terme d'un long cheminement, qu'on peut faire débiter au lendemain de la seconde guerre mondiale avec la revendication des Etats-Unis d'exploiter à leur profit le plateau continental à l'avant de leurs côtes, est signée en 1982 à Montego Bay (Jamaïque) la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM). Le cadre juridique ainsi défini ne garantit pas, loin s'en faut, l'absence de différends entre les Etats, autour de la délimitation des zones économiques exclusives notamment. La mer de Chine méridionale en fournit un bel exemple, où Chine, Vietnam, Philippines et Malaisie se disputent le contrôle d'îles coralliennes minuscules, les archipels Paracels et Spratleys, chacun mettant en avant des arguments historiques. L'enjeu, pour la Chine, n'est pas seulement de prendre possession d'une zone probablement riche en hydrocarbures ; il est aussi de pouvoir surveiller une route vitale pour le commerce chinois, du détroit de Malacca aux principaux ports du pays.

On glisse alors vers le domaine de la géopolitique et de la géostratégie, autre pan important des recherches actuelles sur les espaces maritimes. La sécurisation des routes de commerce, le rôle des marines de guerre dans les opérations de projection de puissance, les démonstrations de force et manœuvres d'intimidation, allant parfois jusqu'à quelques accrochages, en sont les principaux ingrédients. Même si du fait de l'actualité, les regards se portent plus volontiers vers le Golfe Persique et le Golfe d'Aden, ce dernier parce qu'exposé à la piraterie, c'est bien la charnière large entre océans Indien et Pacifique qui devrait constituer dans les années à venir le principal point chaud planétaire, à travers l'affrontement à fleurets mouchetés des Etats-Unis et de la Chine. Cette dernière affiche désormais de grandes ambitions maritimes et s'est engagée dans un gros effort de modernisation de sa marine, aujourd'hui la troisième du monde et comportant depuis peu un porte-avions. Les Etats-Unis ont quant à eux positionné dans cette zone leur flotte la plus puissante, la VII<sup>ème</sup>.

*Last but not least*, les questions d'environnement se révèlent, à propos de ces espaces, aussi incontournables qu'elles le sont pour les terres émergées. Il est intéressant de relever la tendance des géographes, dans ce domaine, à délaisser l'emploi du pluriel au profit du singulier de l'expression d'« océan mondial ». Ils suivent en cela les océanographes et les écologues, qui insistent sur la profonde unité fonctionnelle de la « machine océan », qui s'exprime par exemple dans le processus de circulation thermohaline. On revient ainsi, sur des bases scientifiques, à la représentation antique et médiévale dans l'Occident chrétien d'une masse liquide unique et non pas fragmentée. Le changement climatique et l'un de ses principaux corollaires, l'élévation du niveau marin, ainsi que l'érosion de la biodiversité marine, due à des causes multiples - pollution, surpêche, espèces invasives... - occupent le devant de la scène. Sans minimiser aucunement les menaces associées, il n'est pas interdit de faire preuve d'un peu de prudence face à certains emballements médiatiques. Au milieu des années 2000, quelques habitants du Vanuatu, fuyant leur village côtier envahi par la mer, ont ainsi été qualifiés un peu hâtivement de réfugiés climatiques, avant qu'on ne découvre que leur situation résultait de l'affaissement de leur île, située dans une zone sismique.

### ***Croiser les regards***

Ces différents thèmes présentent évidemment de nombreuses intersections. Le commerce maritime mondial, par exemple, n'est pas sans incidences sur la biodiversité. L'ouverture du canal de Suez en 1869 a ainsi permis à quelques centaines d'espèces tropicales vivant dans la mer Rouge de passer en Méditerranée orientale. Cette migration, dite lessepsienne, limitée pour l'instant par la différence de température entre les deux mers, pourrait s'accroître avec le réchauffement des eaux de la Méditerranée. Les opérations de remplissage de ballast et de déballastage des navires de commerce sont aussi un facteur important de dispersion d'espèces, sur des milliers de kilomètres, le risque étant que, parvenues à leur nouvelle destination, celles-ci adoptent un comportement invasif. Des milliards de mètres cubes d'eau sont ainsi échangés chaque année entre les différents ports du monde. L'Organisation Maritime Internationale a adopté en 2004 une convention sur la gestion des eaux de ballast, dite BWM, qui pour entrer en vigueur doit être ratifiée par 30 Etats représentant 35% du tonnage de la flotte mondiale. Ces chiffres sont en passe d'être atteints, 10 ans après la rédaction du texte (février 2015 : 44 Etats et 33% du tonnage mondial).

Objet scientifique relativement récent dans la géographie française, les espaces maritimes offrent ainsi une belle occasion de croiser les approches et de pratiquer une « géographie globale ». Mais des passerelles peuvent aussi être lancées en direction d'autres disciplines. Songeons par exemple à l'économie et à la biologie des populations, à propos de la gestion des ressources halieutiques et du délicat calcul du rendement maximum soutenable. Ou encore à la littérature, chacun d'entre nous aura certainement quelques titres à l'esprit.

### ***Pour aller plus loin***

- Deboudt Ph., Meur-Ferec C., Morel V., 2014, *Géographie des mers et des océans*, SEDES, 2014.
- Frémont A., Frémont-Vanacore A., 2015, *Géographie des espaces maritimes*, Documentation photographique, dossier n° 8104, 64 p.
- *Géographie des mers et des océans : les grands axes thématiques*, 2014, ressources pour les concours, Géoconfluences.  
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/programmes/concours/mers-et-océans-ressources-classees>
- *Océan et mondialisation*, 2014, dossier scientifique, Géoconfluences.  
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/océans-et-mondialisation>