



HAL
open science

La maritimité : de l'économie politique à la sociologie économique des ports

Sophie Bouffier, Samuel Robert, Groupe Albin Michel, Arnaud Le Marchand

► To cite this version:

Sophie Bouffier, Samuel Robert, Groupe Albin Michel, Arnaud Le Marchand. La maritimité : de l'économie politique à la sociologie économique des ports. Sophie Bouffier et Samuel Robert. Maritimité(s) en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Presses Universitaires de Provence; AMU Editions, 2024, L'Atelier Méditerranéen. hal-04825995

HAL Id: hal-04825995

<https://hal.science/hal-04825995v1>

Submitted on 8 Dec 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - ShareAlike 4.0 International License



Presses
Universitaires
de Provence

IMPORTANT

Dès la publication de l'ouvrage collectif
auquel vous avez contribué,
les PUP vous autorisent à publier
le tiré à part « éditeur »
qu'elles vous transmettent
uniquement sur une plateforme
de science ouverte publique (HAL)

Sur une plateforme privée
(Academia, ResearchGate etc.),
merci de ne faire figurer que le lien vers HAL

Les PUP vous conseillent
de choisir la licence CC-BY-SA
pour la protection de votre travail,
en conformité avec les recommandations
d'OpenEdition Books

Nous vous remercions

amU Aix
Marseille
Université

Éditions

MARITIMITÉ(S)

en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



sous la direction de
Sophie Bouffier et Samuel Robert

L'ATELIER MÉDITERRANÉEN



L'atelier méditerranéen

Maritimité(s)
en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

sous la direction de
Sophie Bouffier et Samuel Robert

2024

PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

L'atelier méditerranéen

est une collection éditée en partenariat avec la MMSH

Aix-Marseille Université, CNRS, MMSH
5 Rue du Château de l'Horloge
CS 90412, 13097 Aix-en-Provence CEDEX 2
www.mmsh.fr

Cet ouvrage a bénéficié du soutien de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, de la Maison méditerranéenne des sciences de l'homme (Aix-Marseille Université / CNRS, UAR 3125), du LabEx DRIIHM (programme ANR-11-LABX-0010) au titre de l'Observatoire Hommes-Milieus Littoral méditerranéen, du Centre Camille Jullian (Aix-Marseille Université / CNRS, UMR 7299) et du laboratoire ESPACE (Aix-Marseille Université, Avignon Université, Université Côte d'Azur / CNRS, UMR 7300), que les éditeurs scientifiques tiennent à remercier.

Les chapitres de cet ouvrage sont placés sous la licence CC-BY-SA 4.0,
avec l'accord des auteurs et autrices.

Les contenus graphiques (illustrations, photographies, création graphique)
sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

© PRESSES UNIVERSITAIRES DE PROVENCE

Aix-Marseille Université

29, avenue Robert-Schuman – F – 13621 Aix-en-Provence CEDEX 1
Tél. 33 (0)4 13 55 31 91

pup@univ-amu.fr – Catalogue complet sur presses-universitaires.univ-amu.fr/editeur/pup

DIFFUSION LIBRAIRIES : AFPUD <https://www.afpu-diffusion.fr>

DISTRIBUTION LIBRAIRIES : DILISCO Groupe Albin Michel

La maritimité : de l'économie politique à la sociologie économique des ports

Arnaud Le Marchand

Université du Havre, Le Havre, France

De la métaphore à l'objet de recherche

L'économie politique a longtemps utilisé des métaphores maritimes, avant d'user de celles des cycles¹. Parce que le commerce international a servi aux mercantilistes de modèle pour penser des stratégies de croissance et de conquête de puissance économique et militaire. Mais aussi parce qu'elle est née dans un contexte scientifique où l'astronomie joue un rôle moteur, tandis que l'observation de fluctuations, plus ou moins régulières, incite à penser en termes d'équilibre, de flux et de reflux, dont l'océan fournit des exemples. Les métaphores liquides ont une histoire ancienne, dont leur diffusion dans le monde numérique est une nouvelle étape². Ce discours de l'économie politique se désintéresse pourtant de la compréhension du monde maritime en soi, celui-ci sert à penser la politique économique et le marché, mais disparaît à l'horizon. La discipline livre peu d'enseignements pour comprendre la maritimité, autrement que comme l'échelle du monde. C'est néanmoins par l'observation des aléas de la navigation marchande que l'idée de risque, puis de marche au hasard des cours boursiers et de la spéculation, va naître. Mais là encore, cette pensée portuaire va s'effacer dans la montée en généralité : les mathématiques sont une abstraction qui peut se passer de l'étude du contexte d'origine des réflexions sur le hasard. Pour comprendre le fonctionnement des places maritimes et portuaires, la démarche de la sociologie économique est nécessaire. Il faut observer, recueillir des témoignages, croiser les informations pour saisir les rouages des marchés du travail portuaire. Cette connaissance permet de comprendre des liens avec d'autres

1 C. Resche, 2019.

2 M. Bernardot, 2018.

mondes de production. Les travailleurs portuaires y apparaissent comme des saisonniers, et des travailleurs globalisés, parmi d'autres. Cela n'épuise néanmoins pas la question.

La maritimité comme métaphore dans le discours de l'économie

Si l'on retient l'œuvre de Machiavel comme origine de la pensée politique et économique moderne, on s'aperçoit que les métaphores des vents et des caprices de la fortune avec lesquelles font les marchands, lui servent pour décrire et penser des stratégies et des conduites dans des affaires terrestres, même s'il ne s'intéresse pas aux affaires maritimes. Ainsi est formulée la conduite du Prince : « Il faut donc qu'il ait l'esprit assez flexible pour se tourner à toutes choses, selon que le vent et les accidents de la fortune le commandent³. » Les chantiers d'ouvrages, de type digues et canaux, pour contenir les flots, sont des modèles de la coopération humaine pour maintenir une organisation⁴. Les vicissitudes de la vie maritime et fluviale sont des exemples d'adversité, face auxquels le guide de l'intérêt prime sur les considérations morales et sur l'honneur, dans l'un des premiers discours valorisant l'économie, avant l'essor du mercantilisme.

28

Cette nébuleuse va développer une vision du commerce comme double : positif et pensé sur le modèle de la circulation du sang à l'intérieur du royaume, et substitut analogue à la guerre entre les nations. Dans une vision très agressive, les royaumes français et anglais ne doivent commercer que quand ils sont certains de vendre plus qu'ils n'achèteront, pour conserver une balance commerciale positive.

Josiah Child, en 1668, alors même qu'il valorise la marine comme instrument du commerce et de la puissance, formule la nécessité d'un retournement cyclique de la Balance du commerce. Les métaphores du vocabulaire astronomique vont par la suite être employées usuellement dans la théorie économique pour penser les alternances de prospérité et de difficultés, comme des phases d'une circulation générale. Le monde maritime n'y est qu'un plan, recevant des influences extérieures.

La maritimité économique disparaît dans la montée en généralité. Les stratégies maritimes mercantilistes se métamorphosent en libre-échangeisme dans les théories du commerce international ricardiennes d'abord, et plus tard dans des équations, réduites à des fonctions subalternes.

La révolution industrielle renvoie le commerce maritime à un rôle de servent. Quand Friedrich Engels décrit en 1845, à Londres, le fourmillement des navires sur la Tamise, dans le premier chapitre de *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*, c'est comme un signe de la concentration de la production et de la population, non comme cause de la richesse.

3 Machiavel, 1962 [1825], chapitre 18, p. 112.

4 Machiavel, 1962 [1825], chapitre 25, p. 162.

Les relectures postérieures du mercantilisme n'y changeront rien. Si les travaux d'économie politique critiques, revendiquant une inspiration braudelienne, voire mercantiliste, accordent une place centrale au commerce maritime, c'est pour mieux l'intégrer dans une vision informationnelle générale. Le monde maritime n'est qu'un espace, traversé par des flux de richesse et d'informations, d'énergies, c'est un conducteur dont la spécificité reste obscure et secondaire. Dans l'histoire de la pensée économique intitulée *Richesse et Puissance* de François Fourquet⁵, malgré l'accent mis sur une approche globale en termes d'économie monde, contre une vision continentale, la mer n'est avant tout que le théâtre de la guerre navale, « forme supérieure de la guerre ». La mer, c'est l'extension du commerce, la maritimité est une question d'échelle. Dans la critique de la pensée mercantiliste par Vincenzo Ruggiero, la maritimité n'est là encore qu'un théâtre : celui des privilèges coloniaux et des crimes de la colonisation. Elle est encore image de l'infini dans la théorie des jeux : Minor et Shapley⁶ vont appeler jeux océaniques les modèles pour décrire des situations impliquant un nombre infini d'agents, chacun d'eux étant négligeable eu égard au reste de la société. Ce qui ne correspond en rien au monde oligopolistique du commerce maritime.

Cependant au XIX^e siècle, on compare les crises économiques à des tempêtes. On retourne à l'océan et à la navigation pour fournir une image des périls que doit affronter le pilotage des économies libérales par l'État. L'expression « *leaning against the wind* », naviguer contre les vents, désigne encore de nos jours la politique monétaire contracyclique.

Mais ce n'est plus le cas dans l'analyse marginaliste. La métaphore du lac pour désigner l'équilibre du marché, forgée par Walras⁷, conclut cette évolution, qui s'éloigne de plus en plus du maritime : les marchés sont spontanément en équilibre, mais de même que le niveau d'un lac peut être momentanément affecté par le vent ou la chute d'un corps, avant de retrouver son niveau, un marché est déséquilibré par des chocs extérieurs, temporairement. La constatation d'une fluctuation n'abolit pas l'équilibre. La mer est devenue masse intérieure.

Quand en 1932, les Néerlandais asséchèrent leur mer intérieure, le *zuidensee*, c'était pour transformer un espace maritime en espace terrestre⁸, et augmenter la surface de leurs terres cultivables. *Nouvelle Terre*, le film que Joris Ivens consacre à ce chantier, s'achève sur la destruction des récoltes consécutives à la crise boursière dans une ville portuaire devenue le nouveau centre de l'économie du monde atlantique : New York. Partie en 1929, l'onde de choc atteint alors l'Europe et les Pays-Bas en 1932. Cette opération de transformation de la mer en territoire cultivable impressionna fortement les esprits, au-delà de l'économie et de la statistique. À tel point que l'assèchement du *Zuidersee* servit à Freud en 1933 de métaphore pour décrire l'action de la psychanalyse, en tant que

5 F. Fourquet, 2002 [1989].

6 G. Giraud, 2000.

7 L. Walras, 1988 [1926], p. 579.

8 S. Groenman, 1952.

travail de civilisation. Par la suite, en 1943, Jan Tinbergen, le premier lauréat du Prix de la Banque de Suède, calculera la valeur sociale en équivalent monétaire de ces hectares de terre conquis sur la mer. La spécificité économique maritime a alors achevé de disparaître.

La montée des eaux de mer consécutive au réchauffement climatique menace cette construction vulnérable⁹, et bien au-delà de la mer des Wadden. Cette remise en cause de la frontière entre espace terrestre et maritime est une incitation à repenser les liens et les imbrications entre ces deux mondes, à réactiver et à renouveler les métaphores. D'autant que ce fut la chute fractale du Baltic Dry Index, un indicateur du fret maritime, qui fut l'annonce de la crise de 2008.

Un savoir portuaire du hasard ?

Le monde maritime a fourni des métaphores à la science, mais quelles sont les compréhensions scientifiques des réalités portuaires ? La Chambre de commerce de Marseille a longtemps exposé un document unique : une représentation comptable du commerce de Marseille, d'une année moyenne sur la décennie 1783-1792. Il présentait les échanges export et import pour chaque continent du monde, en unité monétaire. C'est un des derniers calculs économiques du XVIII^e siècle : il présentait le commerce de Marseille, tournant autour de la pêche. Alors que les physiocrates tenaient le commerce maritime comme inconnaissable et non producteur de richesses, ce tableau est un des premiers efforts de science de la maritimité. Cette vision sera remplacée par une autre, posant l'aléa au cœur de l'activité portuaire. Les assurances maritimes sont le milieu d'origine de la notion de risque et des calculs de probabilités. La navigation et les cours sur les marchés portuaires à terme sont influencés par des facteurs pas toujours calculables. Pourtant quand Louis Bachelier, qui fut négociant au Havre¹⁰, formule la première théorie mathématique de la spéculation, il masque sa connaissance pratique de ces marchés, acquise au Havre, dans le négoce du vin et par l'observation du marché à terme, dont les acteurs sont conscients de la dimension aléatoire. Mais il ne mentionne pas cette origine portuaire de ces hypothèses.

Cette influence du hasard se lit dans la vie de groupes professionnels marginaux et précaires : dockers et marins sont à part car ils sont confrontés à des profils d'activité très différents de la fluidité industrielle : discontinuité, intermittence, imprévisibilité, malgré l'automatisation. Tout au long du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle, le marché du travail sur les docks n'était pas structuré et accueillait de nombreux journaliers, ouvriers de l'industrie, marins et même salariés agricoles temporairement inemployés. La spécificité de ces marchés du travail portuaire s'estompé pour se fondre dans les activités saisonnières et irrégulières. La structuration des marchés du travail portuaire n'est pas un phénomène « culturel », mais la conséquence d'adaptations historiques à des contraintes, et des formes

9 K. Reise, 2005.

10 A. Le Marchand, 2007.

d'incertitudes, différentes du monde industriel. On peut esquisser un rapprochement avec la position d'un économiste japonais, Aoki, qui s'était opposé à une approche culturaliste de la firme japonaise, en cherchant une autre explication de ses différences avec le modèle américain¹¹. L'emploi à vie, la rémunération à l'ancienneté et la flexibilité qui caractérise la firme japonaise (la firme J), ne s'expliquent pas selon lui par une tendance immuable à la féodalité. Cette organisation provient d'adaptations stratégiques à des contraintes historiques de l'après Seconde Guerre mondiale, et ne s'observait pas auparavant, la coopération y est une norme prescrite¹², pour assurer la hausse du salaire si l'entreprise prospère. Or ces caractéristiques d'emploi et de rémunérations ont longtemps été repérables dans la manutention portuaire, après l'institution du statut de 1947 pour les ouvriers dockers. Là aussi elles avaient pour but de créer des liens entre les ouvriers et la place, de façon à susciter une coopération. Ce statut, instauré par la loi de 1947, présente aussi des analogies avec celui des intermittents du spectacle. Notamment la création d'un régime spécial d'indemnisation d'un chômage, qui pour ces acteurs est reconnu comme « normal », correspondant à d'inévitables chutes d'activité, alors qu'il est nécessaire de conserver une main-d'œuvre formée. Cette proximité institutionnelle de l'organisation portuaire avec les firmes japonaises, ou les mondes du spectacle, invalide l'explication culturaliste. La communauté portuaire est moins un donné que le résultat de négociations qui peuvent être rompues. Certes, il y a un vocabulaire portuaire spécifique, des conventions locales, et des « cultures techniques », mais celles-ci circulent parfois vers l'intérieur (comme les conteneurs), dont elles reçoivent aussi des perfectionnements. Si la règle d'emploi prioritaire des fils est encore pratiquée sur les quais, tous les marins ne sont pas issus de familles de marins, les nouvelles arrivées sont permanentes.

Qu'en est-il du travail des marins ? C'est, depuis les années 1980, un modèle de marché du travail globalisé et cependant en partie régulé par une action syndicale transnationale : les Global unions y négocient et enregistrent des succès. Cependant, ce n'est pas le premier exemple historique de marché globalisé. Dès 1912, Barbara Drake montre qu'une partie des serveurs et personnels des restaurants et de l'hôtellerie sont des migrants saisonniers internationaux. Une partie de ces salariés intermittents trouvent leurs placements par le biais d'une association dont le réseau s'étend partout sur le globe. Il s'agit de la Geneva Association of Hotels and Restaurants Employees, fondée en 1877, d'abord nommée Barmen Association, en 1920, elle avait 20 000 membres de 26 nations différentes¹³, et évoluait vers le syndicalisme. Ce précédent relativise la singularité du syndicalisme maritime, ce n'est pas la seule profession ni la première à être parvenue à une coordination internationale. En effet, les marchés du travail maritime restent avant tout

11 M. Aoki, 1991.

12 F. Piotet, 1992.

13 T. Segrave, 1998.

régionaux, au moins jusqu'en 1900¹⁴ ; ils deviendront nationaux après 1918 et ne seront globalisés qu'à la fin du xx^e siècle¹⁵.

Les débats sur la maritimité ont pris, entre autres, la forme du questionnement sur les « communautés portuaires ». Les recherches, soutenues par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar) et le Plan urbanisme construction architecture (PUCA), dans les années 1990, s'articulaient autour de la notion de communauté portuaire, qui fut forgée par un géographe, André Vigarié (1979). Des sociologues menèrent une enquête sur la culture des villes portuaires, en considérant le port comme une composante urbaine, influencée par et influençant la ville dans son ensemble¹⁶. Ces investigations étaient synchrones de la redécouverte des regroupements de petites entreprises d'un même secteur, en Italie notamment, et la remise au goût du jour du concept de « district industriel » initié par Piore et Sabel, dès 1984. Dans sa première version, la notion insistait sur la qualité de la négociation collective qui permettait une flexibilité offensive de réseaux de petites firmes. Elle était censée expliquer l'adaptabilité de la production aux variations de la demande. Son fonctionnement reposait sur des savoirs tacites et des jeux de réciprocité localisés, dont l'origine et la dynamique se trouvaient dans l'histoire sociale, urbaine ou régionale, et dans des cultures locales. Les villes portuaires peuvent s'analyser en termes de réseaux et de districts, les bases de cette nouvelle socio-économie géographique post-fordiste. L'approche en termes de districts, perception d'un sort commun, interdépendances entre firmes localisées, circulations internes, ouvrait la boîte noire des échanges portuaires. On expliquait alors les différences de performances entre les ports par la capacité des villes portuaires à mobiliser des ressources culturelles pour s'adapter à la mondialisation, de façon analogue à l'atmosphère du district marshallien. Certaines spécificités (l'importance des infrastructures publiques, la présence de grands groupes multinationaux, etc.) en font néanmoins une variété de districts industriels, distincte du modèle canonique. Le mode de gouvernance des places portuaires (l'opposition entre ports municipaux et ports contrôlés par une administration d'État) devenait une question surplombant les relations de travail. Or, depuis une vingtaine d'années, ces préoccupations ont reculé, depuis la privatisation dans les ports Hanséatiques. Les mondes maritimes apparaissent alors moins comme des communautés au sens de Max Weber que comme des ordres négociés, et non plus seulement négociants. L'habitude de négocier tout, en réseau, est une stratégie d'adaptation aux aléas de tous ordres. On la retrouve au fond même des ports, dans le travail des scaphandriers¹⁷. Au-delà des *working waterfronts*, les littoraux sont des espaces de négociation permanents, à différentes échelles, face à l'incertitude, qui est renforcée par les changements climatiques. Pour l'heure, ces ordres portuaires négociés apparaissent

14 L. Fischer, 1988.

15 C. Flécher, 2018.

16 T. Baudouin, M. Collin 1986, 1989.

17 C. Rosselin-Bareille, 2019.

comme résilients¹⁸, face aux chocs et aux conflits¹⁹ : la covid ou la guerre en Ukraine ont ralenti mais n'ont pas arrêté les circulations maritimes. L'étude de l'évolution de ces réseaux océaniques et portuaires, sur lesquels on greffe ceux de l'électricité éolienne, est un chantier en cours.

Bibliographie

- Aoki M., 1991, *Économie japonaise, information, motivation et marchandage*, Paris, Economica.
- Baudouin T., Collin M., 1986, *La notion de communauté portuaire. Le cas d'Anvers*, Paris, CNRS Éditions.
- Baudouin T., Collin M., 1989, *Communauté portuaire et place maritime havraise*, Paris, CNRS Éditions.
- Bernardot M., 2018, « Plongée dans les métaphores et représentations liquides de la société numérique », *Netcom*, 32, 1/2, p. 29-60, <<https://doi.org/10.4000/netcom.2886>>.
- Child J., 1668, *A New discourse of trade*, London, John Everingham.
- Drake B., 1912, « The Waiter », in S. Webb, A. Freeman (dir.), *Seasonal Trades*, London, Constable and Co, p. 92-106.
- Fischer L., 1988, « Seamen in a Space Economy : International Regional Patterns of Maritime Wages on Sailing Vessels, 1863-1900 », in S. Fisher (dir.), *Lisbon as a Port Town, the British Seaman and Other Maritime Themes*, Exeter, University of Exeter, p. 57-92.
- Flécher C., 2018, « Merchant seamen : International trade professionals firmly rooted in the national », *Critique internationale*, 81, p. 43-61, <<https://doi.org/10.3917/crii.081.0043>>.
- Fourquet F., 2002 [1989], *Richesse et puissance : une généalogie de la valeur : XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, La Découverte.
- Freud S., 1989 [1933], *Nouvelles conférences d'introduction à la psychanalyse*, Paris, Gallimard, Folio Essais.
- Giraud G., 2000, *La théorie des Jeux*, Paris, Flammarion.
- Groenman S., 1952, « L'assèchement du Zuyderzée et le problème de la population aux Pays-Bas », *Population*, 7^e année, 4, p. 661-674.
- Le Marchand A., 2007, « Une lecture socioéconomique de Louis Bachelier : théorie de la spéculation et milieu boursier du Havre », *Cahiers de sociologie économique et culturelle*, 43, p. 77-96.
- Le Marchand A., Joly O., 2009, « Regional integration and Maritime Range », in T. Notteboom, C. Ducruet, P. de Langen (dir.), *Ports in Proximity : Competition and coordination among adjacent seaports*, Aldershot, Ashgate, p. 87-99.
- Lhomme S., 2015, « Vulnerability and resilience of ports and maritime networks to cascading failures and targeted attacks », in C. Ducruet (dir.), *Maritime Networks : Spatial Structures and Time Dynamics*, London, Routledge, p. 229-240.
- Machiavel, 1962 [1825], *Le Prince*, (trad. française de Jean Vincent Peries), Paris, Union générale d'Éditions.
- Piore M., Sabel C., 1984, *The Second Industrial Divide*, New York, Basic Books.

18 S. Lhomme, 2015.

19 A. Le Marchand, O. Joly, 2009.

- Piotet F., 1992, « Coopération et contrainte. À propos des modèles d'Aoki », *Revue française de sociologie*, 33, p. 591-607.
- Reise K., 2005. « Coast of change : habitat loss and transformations in the Wadden Sea », *Helgol Mar Res*, 59, p. 9-21.
- Resche C., 2019, « Des “taches solaires” et des “vagues”, au “cheval à bascule” et au “pendule” : que nous apprend l'étude des métaphores du cycle économique sur un siècle (1850-1950) ? », *ASp*, 76, p. 29-47, <<https://doi.org/10.4000/asp.6013>>.
- Rosselin-Bareille C., 2019, « Tourner », *La nouvelle revue du travail*, 14, <<http://https://doi.org/10.4000/nrt.4622>>.
- Ruggiero V., 2013, *The Crimes of the Economy. A Criminological Analysis of Economic Thought*, Oxford and New York, Routledge.
- Segrave T., 1998, *Tipping : An American History of Gratuities*, Jefferson NC, McFarland.
- Tinbergen J., 1943, *Berekeningen over de « sociale waarde » van de grond*, Maandschrift Centraal Bureau voor de Statistiek, La Haye.
- Vigarié A., 1979, *Vie littorale et ports maritimes*, Paris, Gallimard.
- Walras L., 1988 [1926], *Éléments d'économie politique pure*, 5^e édition, Paris, Éditions Economica.

Table des matières

Une perspective pluridisciplinaire sur les rapports à la mer en Provence-Alpes-Côte d'Azur Sophie Bouffier, Samuel Robert	5
---	---

Maritimité et identité maritime

La maritimité : grille de lecture pour historiens Gilbert Buti	19
La maritimité : de l'économie politique à la sociologie économique des ports Arnaud Le Marchand	27
Maritimité et insularité : réflexions critiques et croisées Louis Brigand	35
La maritimité qui vient, une occupation industrielle du monde océanique Éric Foulquier	45

Les racines des identités maritimes

Gyptis : un programme d'archéologie navale au cœur du patrimoine maritime méditerranéen Pierre Poveda	57
Être marin au cœur des sociétés anciennes en Provence XVII ^e -XIX ^e s. Marin un jour, marin toujours ? Gilbert Buti	71
La trajectoire du port de Fos, entre racines antiques et enjeux contemporains Souen Fontaine, Fabien Bartolotti	81

Les enjeux de la maritimité aujourd'hui

La revalorisation urbaine du front de mer marseillais. Ville culturelle, écocité et marketing territorial Alexandre Grondeau	97
--	----

Les enjeux de la gestion des plages à Marseille. Une mise en perspective avec Barcelone et Valence (Espagne)

Brieuc Cabioch, Samuel Robert 113

Repenser le rapport à la mer ? Nécessité et difficulté de la prise en compte du changement climatique et des risques côtiers dans l'aménagement du littoral de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Samuel Robert, Alexandra Schleyer-Lindenmann 129

La mer, milieu et ressource fragiles

Sandrine Ruitton 147

Quelques observations sur le contexte juridique de la gouvernance internationale de l'environnement en Méditerranée

Pascale Ricard 167

Penser autrement la mer Méditerranée

240 | Going deep : histoire maritime et histoire volumétrique en mer Méditerranée

Lino Camprubí, María C. Villarín 185

Émergence d'une conception écocentree de la mer en Provence-Alpes-Côte d'Azur ? Réflexion à partir d'une analyse des discours d'usagers associatifs

Nelly Parès, Samuel Robert 203

De quelques figures océaniques contemporaines. L'aquarium, le container et le poisson cybernétique...

Marc Bernardot 219

Les auteurs 237

MARITIMITÉ(S)

EN RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

L'ATELIER MÉDITERRANÉEN

réunit des
approches
pluridisciplinaires
sur le monde
méditerranéen.

La mer, qui couvre plus des deux tiers de la surface de la planète, est une composante majeure de l'environnement humain. Par son étendue, ses fonds et les êtres vivants qui l'habitent, elle fascine et engendre aussi bien des peurs que des fantasmes. Aujourd'hui, les espaces et les milieux marins sont l'objet de la convoitise des États, de projets économiques ou de loisirs et des préoccupations écologiques des populations. Ils sont aussi le ciment des habitants des territoires littoraux qui, au cours du temps long, ont construit des liens étroits avec l'élément marin et constitué une culture spécifique. Cette relation des humains à la mer et la place qu'elle occupe dans leur histoire et leur culture, dans la vie actuelle des populations ainsi que dans les futurs qu'elles imaginent, interrogent aujourd'hui les acteurs publics des régions littorales, soucieux de concevoir des politiques en phase avec les identités et les aspirations de leurs habitants. En mobilisant le concept de *maritimité* (les représentations, les pratiques et les liens à la mer des sociétés riveraines), cet ouvrage pluridisciplinaire propose de rendre compte de l'ancienneté, de la diversité, de l'ambivalence et des évolutions possibles des rapports à la mer et des identités maritimes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La Méditerranée et le littoral y sont une partie essentielle du territoire, et la *maritimité* est une évidence tout autant qu'une dimension évolutive dont la connaissance est ainsi réactualisée.

Couverture

Le Gyptis en navigation à l'hiver 2013, entre Frioul et Malmousque, suivi de près par le ferry Danielle Casanova en partance pour la Corse.
© Loïc Damelet, CCI, AMU-CNRS, CC-BY-SA 4.0.

Sophie Bouffier est historienne et archéologue, professeur d'histoire grecque à Aix Marseille Université (Centre Camille Jullian, UMR 7299, MMSH/UAR 3125). Ses travaux portent sur les sociétés de Méditerranée occidentale, en particulier en Sicile et à Marseille, et leur gestion des ressources environnementales.

Samuel Robert est géographe, directeur de recherche au CNRS à Aix-en-Provence (laboratoire ESPACE, UMR 7300). Ses recherches portent sur les espaces littoraux (dynamiques territoriales et paysagères, représentations, politiques publiques), suivant des approches spatiales, sociales et culturelles.



Presses
Universitaires
de Provence

amU Aix
Marseille
Université

Éditions



Maison méditerranéenne
des sciences de l'homme
UMR 5175



REGION
SUD
PROVENCE
CÔTE D'AZUR



24 €