



Deux siècles de sorties de guerres navales (de 1815 à nos jours)

Tristan Lecoq

Inspecteur général de l'Éducation nationale (histoire - géographie)

Sortir de la guerre, c'est réformer, reformer, reconstruire une marine. Dans un contexte politique, économique et social, diplomatique et militaire qui pèse plus ou moins fortement, selon qu'il s'inscrit ou non dans une continuité d'efforts en matière navale et militaire, selon que les leçons du conflit ou des conflits qui précèdent sont tirées ou non, selon l'intensité, la durée, les espaces qu'ils ont couverts et leurs conséquences. La lecture de deux siècles de sorties de guerre, en matière navale, de 1815 à nos jours permet sinon de tracer une histoire, du moins de mettre en évidence certaines permanences ou non¹.

Pendant un long XIX^e siècle, de 1815 à la Grande Guerre, de grands traits se dégagent, en prenant la Marine française comme exemple, dans le contexte général de l'évolution des marines de guerre et des sorties de guerre qu'elle connaît².

1815 : la France et sa Marine sortent de plus de vingt années de guerre plus ou moins interrompues. La réaction aristocratique échoue dans la Marine,

1. Pour une lecture générale du sujet, on se référera à Olivier Chaline et Tristan Lecoq « Sortir de la guerre sur mer », Revue d'histoire maritime n° 28 Paris, Sorbonne Université Presses 2020 p.11-20

2. Tristan Lecoq « Ouvrir le feu à la mer. L'artillerie navale, les concepts d'emploi, les règles d'engagement (1815-1914) » in Jean Baechler et Olivier Chaline (dir.) La Bataille, L'Homme et la Guerre, collection de l'Académie des sciences morales et politiques, Paris, Hermann, septembre 2018

Deux siècles de sorties de guerres navales (de 1815 à nos jours)



D.R.

après le naufrage de *La Méduse*. La compétence technique et la qualité du commandement l'emportent sur l'appartenance sociale et les opinions politiques. D'excellents ministres de la marine le comprennent : le baron Portal, le comte Molé, Clermont-Tonnerre. En 1815, 150 vaisseaux anciens et inutilés. En 1830, une flotte en construction. En 1840, une flotte modernisée. Des ports et des arsenaux reconstruits. L'accent mis sur la qualité des navires, la puissance de l'artillerie, les innovations : la vapeur et l'hélice. Une sortie réussie des guerres de la Révolution et de l'Empire.

La guerre de Crimée (1853-1855) comporte trois leçons pour la marine : le primat de la vapeur, l'importance des opérations combinées et de la logistique, la puissance de feu de l'artillerie. Les effets destructifs des projectiles explosifs non plus sur les forts, mais sur les bâtiments, comme lors du bombardement de Sébastopol, le 17 octobre 1854, ou de Narva en juillet 1855 (*image ci-dessus*) sont éclairants. Le *Napoléon* a sa coque percée. La canonnade par voie de mer, à distance, est inefficace et coûteuse. La protection s'impose. Le programme naval de 1857 en tire les leçons.

C'est sur ces bases que peut naître la belle Marine du Second empire, qui construit *La Gloire* (*ci-dessous, coll. Musée national de la marine*), modernise



D.R.



Géopolitique

géopolitique
géopolitique

les ports, recrute et forme de bons spécialistes. Une remarquable Marine « secondaire », qui laisse toute sa place à la *Royal Navy*. Mais 1870, c'est Sedan qui marque la défaite de la guerre impériale, ouvre la guerre de la défense nationale, débouche sur la guerre civile et la Commune de Paris.

De 1870 à 1914, s'il est excessif d'écrire que la Marine est le parent pauvre de l'effort militaire, c'est bien cependant dans l'Armée que l'on tire les leçons de la défaite, plus que dans l'« Armée de mer ». Les responsabilités sont techniques : pas d'autorité au sommet et des chantiers qui modifient les bâtiments en cours de construction. Les responsabilités sont militaires, en matière de concept d'emploi : l'état des forces navales est aussi la résultante des changements de cap nombreux en la matière, de 1880 à 1910, en comptant les ravages provoqués par les théories de la « Jeune École », qui font de la Marine du début du XX^e siècle une flotte composite. Les responsabilités sont politiques, surtout : l'incapacité de choisir une ligne et de s'y tenir, et non de courir à la fois à la guerre défensive contre la Triple Alliance et à une guerre offensive contre l'Angleterre, non contre ses escadres mais contre ses routes commerciales, jusque 1904. La Marine française manque la révolution du *dreadnought* et perd son deuxième rang des puissances navales en 1906, au profit de l'Allemagne³.

D.R.



Le cuirassé Courbet 1911 Collection Imperial war museum. Croiseur-cuirassé Victor Hugo, 1916

Sortir de la Grande Guerre, c'est prendre en compte une réalité qui la traverse : le triomphe des puissances maritimes. Ainsi l'écrit, dix ans après la Victoire, le commandant en chef de l'Armée française : « Bien que le principal effort de guerre ait incombé aux armées de terre, ce serait néanmoins une erreur que de

3. Pour cette période, on pourra s'appuyer pour l'essentiel, sur Louis Nicolas et André Reussner La puissance navale dans l'histoire (t. II « De 1815 à 1914 ») Paris, Editions maritimes et d'outre-mer 1974, Philippe Masson Histoire de la marine (t.1 « L'ère de la voile » et t.2 « De la vapeur à l'atome ») Paris, Lavauzelle 1992, Philippe Masson et Michèle Battesti La révolution maritime du XIX^e siècle Paris, Service historique de la Marine et Lavauzelle 1987, Marine et technique au XIX^e siècle Actes du colloque international (Paris, 10-12 juin 1987) Paris, Service historique de la Marine et institut d'histoire des conflits contemporains 1988, Michèle Battesti La Marine de Napoléon III. Une politique navale Paris, Service historique de la Marine, 1997, Theodore Ropp The Development of a Modern Navy. French Naval Policy 1871-1904 Annapolis, Naval Institute Press 1987 et Nicholas A. Lambert Sir John Fisher's Naval Revolution Columbia, South Carolina University Press 2002.

Deux siècles de sorties de guerres navales (de 1815 à nos jours)

méconnaître l'importance de la guerre navale qui nous a assuré la « maîtrise de la mer », condition nécessaire de la Victoire »⁴.

Malgré le travail inlassable et ingrat du quotidien du blocus et du ravitaillement, des convois et des transports, de la lutte anti-sous-marine et des marins à terre, malgré l'expérience de la mer, de la science et des combats, en dépit du courage de nos marins, de l'admiration de nos alliés, de la reconnaissance du peuple français, la France irait-elle, en matière navale, vers un « recueillement », comme après 1871 ? Dans le même temps, les marines britannique et américaine ont connu des opérations conjointes, un transfert de savoir-faire, un partage du renseignement qui pose les fondements d'une « relation spéciale » appelée à durer longtemps⁵.

Les clauses navales du traité de Versailles, signé le 28 juin 1919 sont édifiantes : l'Allemagne n'a pas le droit de construire des sous-marins ; elle peut mettre en chantier une flotte comprenant un nombre limité de bâtiments de surface, contingentés en déplacement et en calibres. Une bonne image des leçons ambiguës de la Grande Guerre sur mer : si le rôle du sous-marin est reconnu, les navires de ligne cuirassés demeurent la colonne vertébrale des flottes de guerre.

La conférence de Washington, ouverte en août 1921, se conclut par un traité de limitation des armements navals le 6 février 1922⁶. Elle voit la renaissance d'un « *Two-Power-Standard* »⁷ par et pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui accepte une parité, nouvelle pour elle, avec les États-Unis. Les Anglo-Saxons pourront construire chacun 525 000 tonnes de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 tonnes ; ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie auxquelles ont été affectées 175 000 tonnes. Le traité précise également les types de bâtiments, leurs tonnages et les calibres maximum autorisés, se fondant d'ailleurs sur les raisonnements des experts qui considèrent toujours, en 1922, le cuirassé comme le « *capital ship* »⁸ des marines de guerre.

Pour la France, la parité avec l'Italie passe si mal qu'il faut attendre un an avant que le traité soit ratifié en juillet 1923.

Le traité de Washington est-il cependant autre chose qu'une photographie assez réaliste de l'état des forces et des puissances navales, au lendemain de la Grande Guerre ? Il faut en effet tenir compte du déclassement de la Marine

4. *Philippe Pétain*, La guerre mondiale 1914-1918, Toulouse, Privat, 2014, p. 253.

5. *Tristan Lecoq* « La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre » in Revue d'histoire maritime n° 22/23 Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, juin 2017

6. *Un traité du Pacifique, ou « traité des quatre puissances », est également signé à Washington, qui montre le déplacement du centre de gravité de la politique extérieure des États-Unis. L'alliance anglo-japonaise de 1902, renouvelée en 1905 et en 1911, est dénoncée à la suite de ce traité.*

7. *Expression en usage dans la Royal Navy pour montrer que, depuis le statut naval de 1889, la Marine britannique devait être supérieure au total cumulé des deuxième et troisième Marines de guerre suivantes*

8. *Depuis l'apparition de l'artillerie navale cuirassée et du navire du même nom, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, cette expression désigne le cuirassé comme le bâtiment le plus important des flottes de guerre*



Géopolitique géopolitique

nationale, à partir de 1906, de la concentration des forces navales françaises en Méditerranée depuis 1914, de l'expérience de la guerre navale dans cet espace, et de nos intérêts maritimes et coloniaux. S'y ajoutent les contraintes budgétaires de la France des années 1920. La liberté d'action de la France, en matière d'armements terrestres, était aussi à ce prix. Le renouveau de la Marine nationale, au seuil des années vingt, se lit au prisme et au miroir de cette sortie de guerre-là.



D.R.

Croiseur de bataille Strasbourg 1939



D.R.

Cuirassé Richelieu 1942

Refaire une Marine : la question ne se pose pas, pour la première fois dans notre histoire navale, à la sortie de la guerre mais au cours même de la Seconde guerre mondiale⁹

Comment refaire, à partir d'éléments épars, disparates, et souvent dépassés, une Marine, en 1944 ? En juin 1943, non comprises les Forces navales françaises libres (FNFL) devenues Forces navales en Grande-Bretagne (FNGB) et intégrées à la Royal Navy, le total cumulé des forces navales de l'Empire atteint péniblement 250 000 tonnes. Moins de la moitié de la Marine de 1939. Et dans quel état !

Comment, de plus, refaire une seule Marine, alors que la Marine restée fidèle au maréchal Pétain a porté, plus visiblement et plus politiquement que les autres armées, le soutien au régime de Vichy, la compromission avec l'occupant, une ligne de crête qui a bien failli l'em-

9. Tristan Lecoq « Refaire l'Armée française (1943-1945). L'outil militaire, l'instrument politique, le contrôle opérationnel » in *Guerres mondiales et conflits contemporains* n° 257, janvier-mars 2015 Paris, Presses universitaires de France

Deux siècles de sorties de guerres navales (de 1815 à nos jours)

porter vers une guerre aux côtés des Allemands ?¹⁰ Là aussi, les choses sont claires. Un état-major à Alger, complètement subordonné aux Américains. Une modernisation à la discrétion et au choix des Américains. Le résultat : en juin 1944, 350 000 tonnes de navires de guerre de valeur inégale.

Le réarmement naval s'effectue sous contrôle politique, à la mesure de l'importance attachée à la marine et aux questions navales par Franklin D. Roosevelt et par Winston Churchill, tous deux anciens ministres de la Marine¹¹. En particulier, pas de porte-avions et pas d'aéronautique navale, alors que le porte-avions est devenu le *Capital Ship* des flottes de guerre depuis 1941 et la marque de la puissance d'un État ! Les unités neuves sont des unités légères, pour des missions subalternes, dans une guerre dont la composante maritime est essentielle pour les États-Unis et la Grande-Bretagne. Une subordination complète, aux ordres du commandement allié. La Libération, c'est une victoire militaire des armées alliées, avec la participation d'une Armée française intégrée à la manœuvre générale et l'ordre intérieur assuré par le général De Gaulle et son gouvernement.

Sortir de la guerre, en 1945 : l'ombre portée de juin 1940, de Vichy et de la collaboration militaire, de quatre années de luttes franco-françaises débouchent sur une épuration politique et militaire. Les procès de la Libération touchent l'Armée. Non seulement le procès Pétain, mais encore ceux des amiraux et généraux qui ont servi Vichy et l'Allemagne. Si la guerre civile a été évitée, les dissensions entre Français peuvent cependant l'emporter sur une victoire à bien des égards ambiguë et dont la dimension militaire semble assez vite s'effacer.

Quelle différence entre les deux sorties de guerre, de 1918 et de 1945 !¹² En 1918, une Armée américaine équipée, encadrée, entraînée par des Français et à la française, intégrée au dispositif allié, mais à laquelle, suivant les propositions du général Foch, le commandement allié laisse une marge de manœuvre appréciable dans le déroulement des opérations. Arrivés en France en 1917 avec la troisième Marine de guerre du monde, mais sans véritable armée ni aviation, les Américains en repartent en 1918 avec un instrument militaire complet¹³. La Marine française de 1945 est complètement dépendante des Américains sur les plans matériel, logistique, opérationnel.

C'est dans ce contexte qu'est posée la question de la Marine de la France de l'après-Victoire. La constitution d'un outil militaire, l'expérience de son effi-

10. Etudes marines n°4 « L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 » Paris, Centre d'études supérieures de la marine mars 2013

11. Richard Hough Former Naval Person : Churchill and The Wars at Sea London, Weidenfeld and Nicolson 1985

12. Claude Franc Le Haut commandement français sur le front occidental 1914-1918 Saint-Cloud, Soteca 2012 et François Cochet La Grande Guerre : fin d'un monde, début d'un siècle Paris, Perrin 2014

13. Tristan Lecoq « The United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922) » in Revue d'histoire maritime, n° 28, Paris, Sorbonne Université Presses mars 2020



Géopolitique

géopolitique
géopolitique

capacité au combat, sa dépendance à l'égard des Alliés, de 1943 à 1945, sont liées. Une Marine, pour quoi faire ? Avec quels matériels, quel encadrement, quels concepts d'emploi ? Au sein de quelles alliances ? La dimension aéronavale de la maîtrise des mers s'impose, comme la nécessité de forces d'intervention et de présence outre-mer. Faut-il reconstruire l'Armée française sur ces bases, ou bien entretenir les forces armées telles qu'elles sont, c'est-à-dire intégrées et dépendantes ? Autant de questions qui se posent à la France en 1945 et dont la dimension militaire est évidente. Autant de questions politiques qui permettront de lire, par les réponses qui leur seront apportées ou non, les choix militaires de la France de l'après-guerre.

Faute d'une réponse qui lui semblerait à la mesure de l'idée qu'il s'en fait, c'est le sens du départ du général De Gaulle, en janvier 1946¹⁴. On connaît la suite : une Marine reconstruite à la diligence des Américains (*ci-contre le porte-avions Bois-Belleau*) et intégrée aux



D.R.

structures militaires de l'OTAN, dès les années 1950-1951. On comprend dès lors le sens des réformes militaires profondes que le Général entreprend, dès son retour au pouvoir. C'est enfin un des éléments des décisions qu'il prend, dans le sens de l'indépendance nationale, de 1958 à 1966, à commencer par l'affichage politique de la dimension nucléaire de l'outil militaire français. La dernière des armes, aux mains du premier des Français : le nucléaire change la donne.

Sortir de la Guerre froide : pour la Marine nationale, comme pour les autres marines de guerre du monde, ce sont trente ans de réformes, tel un chantier permanent. De nouveaux sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), de nouveaux sous-marins d'attaque (SNA), une nouvelle flotte de surface, un nouveau groupe aéronaval¹⁵

Jusqu'aux années quatre-vingt-dix, l'environnement international était marqué par la Guerre froide. Le modèle de défense était assez stable. Il reposait, en même temps, sur une priorité politique, une traduction budgétaire, et un consensus public sur les questions de défense. Trois piliers fortement arti-

14. De Gaulle et la Nation face aux problèmes de défense *Actes du colloque des 21 et 22 octobre 1982 Paris, Institut Charles-De-Gaulle et Plon, 1983 et Tristan Lecoq « Refaire l'Armée française (1943-1945). L'outil militaire, l'instrument politique, le contrôle opérationnel » in Guerres mondiales et conflits contemporains n° 257, janvier-mars 2015 Paris, Presses universitaires de France, avril 2015*

15. Tristan Lecoq Enseigner la défense Paris, ministère des Armées/DPMA, octobre 2018.

Deux siècles de sorties de guerres navales (de 1815 à nos jours)

culés composaient notre système de défense : l'indépendance nationale, la dissuasion, la conscription. Ont suivi près de trente ans de contradictions au moins apparentes (l'Europe de la défense, l'Alliance atlantique, la dissuasion), de programmations militaires jamais respectées, de contractions budgétaires et d'effectifs en tendance longue. Dans un contexte d'interventions extérieures en nombre croissant. De la défense des frontières à la défense sans frontières¹⁶.

Sortir de la Guerre froide : les missions de la Marine se sont démultipliées sinon en nombre, du moins en intensité : la dissuasion, l'action (prévention et projection, de forces et de puissance), la sécurité et la sauvegarde maritimes. De 80 bâtiments de combat en 1990, la Marine peut en aligner 74 en 2017, avec un renouvellement très important de ses navires, autour du groupe aéronaval et des forces de projection. Dans un contexte de « maritimisation du monde »¹⁷, où l'espace maritime devient depuis une vingtaine d'années un des territoires de la mondialisation, avec les enjeux et rapports de puissance que cela induit.

Le plan « Mercator », lancé en 2018, en phase d'accélération en 2021, vise à mettre à la disposition du Chef des Armées une marine de guerre, intégrée aux



Marine nationale

Les porte-avions Charles-De-Gaulle et Nimitz en exercice

16. Tristan Lecoq « France : de la défense des frontières à la défense sans frontières » in Questions internationales n° 79-80, « Le réveil des frontières » Paris, La documentation française mai-août 2016.

17. André Vigarié La mer et la géostratégie des nations Paris, Economica 1995, Tristan Lecoq Enseigner la mer. Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation Collection Trait d'union CNDP/CRDP de l'académie de Rennes, octobre 2013 (réédition en octobre 2016, sous la co-direction de Tristan Lecoq et Florence Smits) et Florence Smits et Tristan Lecoq « Les routes des fonds des mers. La colonne vertébrale de la mondialisation » in Annuaire français de relations internationales 2017 volume XVIII Paris, La documentation française/Université Panthéon-Assas Centre Thucydide, juillet 2017.



autres armées et interopérables avec nos alliés, capable de jouer un rôle essentiel dans la guerre, dans la sécurité, dans l'action diplomatique. Avec des capacités nouvelles, y compris dans un contexte difficile, comme celle de frapper en profondeur, à partir de la mer, avec des missiles de croisière navals. Avec des contraintes qui demeurent fortes sur les équipages, et d'importantes réformes encore à conduire.

Trois États sont, aujourd'hui, capables d'assurer et d'assumer une projection de forces et de puissance : une puissance « post-impériale » qui s'interroge, redessine les contours de son rôle, regarde ailleurs, vers l'Asie profonde plus que vers l'Orient compliqué, et deux anciennes puissances impériales qui sont au bout de leurs efforts : les Etats-Unis, le Royaume-Uni et la France.



Le SNA Suffren quittant Cherbourg pour des essais à la mer, avril 2020

En attendant, très peu de temps d'ailleurs, que d'autres pays affirment encore plus, dans ces matières, leurs ambitions et fassent croître encore plus les moyens et l'expression de leur puissance, comme la Chine et la Russie, à commencer par leurs moyens navals et leurs ambitions continentales. Tartous, base russe et Djibouti, base chinoise ...

La hiérarchie des puissances s'en trouve modifiée en profondeur¹⁸.

18. Tristan Lecoq « Puissance maritime et puissance navale : la marque du passé, les évolutions au présent, les territoires de la mondialisation » in P. Deboudt, C. Meur-Ferec, V. Morel (dir.) Géographie des mers et des océans Paris, Armand Colin Sedes 2015.

LE MUSÉE NATIONAL DE LA MARINE SE TRANSFORME

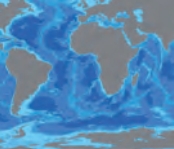
À PARIS, LE MUSÉE EST EN
RÉNOVATION JUSQU'EN 2022.

Retrouvez-nous à
Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon !

Plus d'information sur musee-marine.fr et
nos réseaux sociaux.



MUSÉE
NATIONAL
DE LA MARINE



La Revue maritime est heureuse de poursuivre la publication des travaux que le Centre National de la Recherche Scientifique mène sur le thème de l'avenir de l'Océan, en explorant dans différentes directions la notion de Bien commun, ou de Communs.

Repenser le droit de l'Océan

Victor David

Chargé de Recherche à l'IRD
UMR SENS (CIRAD/IRD/Université Paul Valéry-Montpellier)
Campus Agro Environnemental Caraïbe, Martinique

«Au commencement, était l'Océan...»

« **L**'Océan Pacifique représente bien plus qu'une simple réserve d'eau ou de nourriture pour la grande majorité des habitants des îles du Pacifique. Il fait partie de leur vie, de leur famille, de leur sang. La Terre, la Mer et l'Homme forment un tout. »

Traduisant une évidence pour quiconque connaît l'Océanie, ces mots introduisent un engagement volontaire, pris en juin 2017¹, auprès de la première Conférence des Nations Unies et porté par l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD). Soutenu par le Programme Régional Océanien pour l'environnement (PROE/SPREP en anglais), le Programme Pacifique de l'ONG *Conservation International* et le Centre International de Droit Comparé de l'Environnement (CIDCE) basé à Limoges, cet engagement consistait à lancer une étude scientifique de faisabilité de la reconnaissance de l'océan Pacifique, comme entité juridique dotée de ses propres droits. L'idée de cet engagement s'était imposée naturellement, alors qu'en 2017, mes travaux de recherche avaient porté

1. *The Rights of the Pacific Ocean as a Legal Entity: A science-based feasibility study.* <https://ocean-conference.un.org/commitments/?id=19759>

sur les droits de la nature et, plus particulièrement, les droits de fleuves reconnus² sujets de droit dans différents pays.

Nous sommes nombreux, depuis quelques années déjà, à poursuivre un même objectif, la même utopie, comme le disait le Président Riblier de l'Institut Français de la Mer³, de reconnaître l'océan dans la plénitude de sa juste valeur, de contribuer à sa pérennité et de le protéger, en tous cas mieux qu'il ne l'a été depuis un siècle face à des activités humaines devenues de plus en plus destructrices et prédatrices.

En effet, aujourd'hui, tout le monde -scientifiques, organisations intergouvernementales et non gouvernementales (ONG) et populations insulaires de manière générale- est (plutôt) d'accord : comme tous les océans, l'océan Pacifique est menacé par des pollutions de toutes sortes, par l'acidification croissante de l'eau due à la présence dans l'atmosphère de quantités démesurées de CO₂ d'origine anthropique, par la pêche excessive et ou illégale. L'exploration et l'exploitation de ressources minérales en eaux profondes s'accroissent mais sont encore non réglementées ou si peu, que ce soit dans les législations nationales ou dans les accords internationaux.

Il y a donc, depuis un certain nombre d'années, un consensus sur le fait que l'océan est menacé par toutes sortes d'impacts d'origine anthropique et nous y incluons bien évidemment le changement climatique.

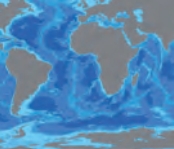
Bien qu'il soit riche, le cadre juridique actuel relatif à la mer (UNCLOS, Conventions sur les mers régionales, les conventions de Rio 1992 (CBD, UNFCCC) et législations nationales...) ne protège pas suffisamment l'océan dans les faits. Il a entériné sa parcellisation, et le zonage des espaces maritimes ne considère pas l'océan comme un tout, mais le divise en zones et en couches de tailles différentes soumises à des règles variables de gestion et fragilise par là-même sa protection. Le droit applicable aujourd'hui aux océans n'intègre nullement la vision que nous avons rencontrée au fil de mes travaux dans le Pacifique sur les droits de la nature et le lien, la parenté avec l'océan des insulaires du Pacifique, mais qu'on peut retrouver sans doute dans d'autres bassins maritimes.

Et surtout, il est fortement limité par la souveraineté des États.

Cadre juridique fondé sur la catégorisation de l'océan parmi les choses,

2. Voir V. David, « La nouvelle vague des droits de la nature - La personnalité juridique reconnue aux Fleuves Whanganui, Gange et Yamuna », *Revue Juridique de l'Environnement*. N°2017/3 SFDE, Strasbourg. p. 409-424

3. Eudes Riblier. *L'océan, bien commun de l'humanité : une utopie pour le XXI^e siècle ?* La Revue Maritime n°504 – Décembre 2015.



fussent-elles publiques, il consolide un droit unilatéral de l'humanité maître et possesseur sur l'océan et une approche parcellaire de l'océan.

En prenant le risque de faire sursauter certains, surtout dans le Pacifique, nous avons le sentiment qu'il est temps d'élever le niveau de la mer, dans nos systèmes juridiques s'entend.

En effet, si l'on veut atteindre l'Objectif du Développement Durable n°14 de l'agenda 2030 et ses nombreux sous-objectifs, il nous faut reconceptualiser l'océan, il nous faut repenser le droit de l'océan.

Plusieurs options sont possibles. La voie choisie par nombre de chercheurs, diplomates, défenseurs de la nature, parmi lesquelles d'éminentes personnalités, est celle du statut de bien commun de l'humanité. Nous avons choisi pour notre part d'explorer, dans le cadre de #OceanAction 19759, une autre voie, comme alternative pour repenser le droit de l'océan : celui-ci est construit aujourd'hui autour d'une certaine conception de l'océan. Pour les uns les océans sont des espaces à gérer, à contrôler, des ressources halieutiques, génétiques ou minérales à exploiter. Pour d'autres c'est encore le tourisme et les loisirs attachés à la mer. L'océan c'est aussi le transport maritime qui est essentiel aujourd'hui dans une économie globalisée. Nous pourrions évoquer les pollutions, la biologie et la biodiversité marine, la physique et la chimie de l'océan ou encore les chantiers navals et leurs milliers d'emplois. Même si l'on ne remonte pas à Grotius, depuis le XIX^e siècle au moins avec le *Sea Power* de l'Amiral Mahan, les océans sont au cœur de la géopolitique. Toutes les règles juridiques, relatives aux océans, visent donc à réguler les droits d'usages, les rivalités autour et sur la mer et les impacts anthropiques sur elle.



- **« Les conquérants viennent, les conquérants vont, l'océan reste, mère de ses seuls enfants. Cette mère a malgré tout un grand cœur ; elle adopte tous ceux qui l'aiment. »**
- **Nous sommes la mer, nous sommes l'océan, nous devons nous éveiller à cette vérité ancienne et ensemble l'utiliser pour renverser tous ces points de vue hégémoniques.**
- **Hau'ofa, Epeli. Notre mer d'îles (French Edition) . Pacific Islanders Editions. Édition du Kindle.**

Mais, pour d'autres, l'océan est un être vivant. Nous illustrerons cette conception avec quelques exemples, pris successivement dans la littérature, la coopération régionale et dans un document issu de la société civile.

En premier, nous nous référerons à Epeli Hau'ofa, essayiste océanien, pour qui l'océan est une *mère* : il évoque dans ses écrits cette forte identité entre l'océan et l'humain.

Cette relation avec l'océan, comme être vivant et sensible, est confirmée par de nombreux témoignages. Une formulation emphatique nous est proposée par un amoureux de l'océan, Glenn Edney, écologue des océans et plongeur biologiste de Nouvelle-Zélande ; celui-ci œuvre⁴ pour la reconnaissance de l'océan comme un être vivant qui a le droit à la vie, un droit qu'il convient de respecter. Enfin, Boyce Thorne-Miller dans son livre *The Living Ocean*⁵ nous rappelait, il y a plus de vingt ans, que l'océan vivant est notre allié et soulignait la relation de solidarité qu'il y a entre les humains et l'océan.

Mais cette autre conception des océans n'est pas que le fait de penseurs ou de scientifiques amoureux de la mer.

En 2009, lorsque des dirigeants des pays du Pacifique se sont retrouvés, à Maupiti en Polynésie Française, ils ont rédigé une déclaration dans laquelle ils rappellent à plusieurs reprises à quel point l'océan est sacré en réaffirmant que « pour de nombreuses communautés du Pacifique, il existe un lien sacré et intrinsèque entre celles-ci et la terre, le ciel et l'océan, formant ainsi un tout indissociable. Ce lien constitue une base fondamentale et spirituelle de leur existence⁶. »

En 2018, nous avons organisé en appui à l'engagement volontaire de l'Institut de recherche pour le développement (IRD) une réunion de travail à Auckland en Nouvelle-Zélande. Y ont participé des chercheurs, des ONG, le PROE et des praticiens de l'océan venus de l'Océanie. Après trois jours de travaux une Déclaration réaffirme l'importance de l'océan pour les Océaniens : « L'Océan est notre source de vie, notre famille et notre sang. Les systèmes et les êtres de la Terre sont reliés et interdépendants. L'Océan a l'autorité (*Mana*) et la force de la vie (*Mauri*). L'Océan n'est ni une propriété ni une ressource, il ne sert pas qu'au bénéfice de l'Homme. Nous ne possédons pas l'Océan. Il est une entité, avec des droits (...). Nous reconnaissons notre PARENTÉ avec l'Océan⁷. »

Voilà pourquoi il nous faut envisager de penser l'océan autrement. Il faut penser *le droit* de l'océan en termes *des droits* de l'océan. L'ancien Premier ministre des Îles Cook, Henry Puna l'avait parfaitement formulé lors d'un discours aux Nations Unies, en 2017⁸ où il rappelait qu'il était désormais temps de considérer les droits de l'océan et qu'il fallait se battre pour cette position.

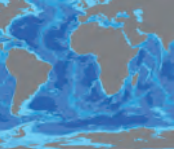
4. Glenn Edney. *The Ocean is Alive. Re-visioning Our Relationship With The Living Ocean*. Island Press. 2016. Editions du Kindle.

5. Boyce Thorne-Miller. *The Living Ocean.: Understanding and Protecting Marine Biodiversity*. 1999 (2nd Edition). Editions du Kindle.

6. Déclaration de Maupiti sur l'Océan. Disponible à l'URL : <https://www.senat.fr/rap/l12-209/l12-2094.html>

7. https://gred.ird.fr/medial/ird-sites-d-unites-de-recherche/gred/documents/david/akl_gathering_statement

8. <https://www.sprep.org/news/rights-ocean-need-be-explored-cook-islands-prime-minister?>



C'est aussi pour cette raison que nous avons choisi d'explorer cette voie de l'océan, sujet de droit. Ces dernières années, les droits de la nature ont beaucoup progressé en pratique et en théorie. On a vu, aux quatre coins de la planète, toute une série de reconnaissances d'écosystèmes naturels, notamment aquatiques comme sujets de droit. Les Nations Unies ont également abordé la thématique et plaidé pour l'harmonie avec la Nature dans des résolutions de l'assemblée générale. Aujourd'hui, les droits de la Nature, impensables en 1972 quand le Professeur californien Christopher Stone en a lancé l'idée⁹, sont devenus réalité.

Sur le plan théorique et juridique, rien dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) ne semble s'opposer à la reconnaissance de la personnalité juridique des océans, si un ou plusieurs États souverains choisissent cette option : il s'agit essentiellement d'une technique juridique et donc rien ne s'oppose à ce qu'une entité naturelle, en totalité ou partie, soit reconnue comme sujet de droit, pourvu qu'il y ait volonté politique d'un législateur ou le constituant d'un État, ou encore un accord universel ou régional.

Il convient d'insister sur un point : la reconnaissance de l'océan, à l'instar d'autres éléments de la nature, comme sujet de droit, c'est, avant tout une étape. Elle n'est nullement conçue comme une solution miracle. En revanche, c'est une étape symbolique, essentielle dans la lutte pour l'égalité entre les humains et les autres éléments de la nature, dans un contexte de recherche d'harmonie avec la nature. Nous proposons de franchir ce seuil. Il faudra ensuite continuer à travailler pour définir le périmètre de cette personnalité, construire les droits reconnus. Ceux-ci pourraient être inférés de l'ODD 14.

Nous avançons sur ce chemin dans notre utopie d'atteindre cet océan sans frontières, en fondant de grands espoirs sur la coopération régionale, en nous appuyant sur des arguments qui sont communs à ceux qui portent le projet de l'Océan Bien Commun de l'Humanité. Nous travaillons aussi sur d'autres pistes¹⁰, certes plutôt innovantes vis-à-vis de l'UNCLOS, comme celles de la « *responsabilité de protéger la nature* » et, donc, l'océan qui s'inspire de la « *responsabilité de protéger* » mobilisée pour les Droits de l'Homme ou encore celle de la biodiversité sans frontière, qui peut s'appliquer à l'océan Pacifique mais aussi à toutes les mers du monde...

9. Christopher Stone. « *Should Trees Have Standing? Toward legal rights for Natural Objects* », essai publié dans la *Southern California Law Review* en 1972 et réédité depuis.

10. Pour un développement de ces pistes et de manière plus générale des idées défendues ici sur la personnalité juridique des éléments de la Nature, nous invitons le lecteur à consulter notre récente contribution : David V., *La reconnaissance de l'océan Pacifique comme sujet de droit*. In : Vega Cardenas Y. et Turp D. (eds.). *Une personnalité juridique pour le Fleuve Saint-Laurent et les Fleuves du monde*. Editions JFD. Montréal. 2021. ISBN : 97828979915792021.

Océans, bien commun

Perrine Michon

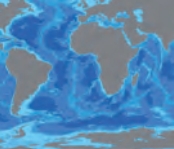
Maître de conférences en géographie à l'Université Paris Est-Créteil

Chargée de mission à l'Académie des sciences morales et politiques (Institut de France), Avril 2021

« Habiter la Terre comme un bien commun : une révolution de pensée ? »

La figure des biens communs apparaît aujourd'hui comme un paradigme de plus en plus fréquemment mobilisé pour penser, dire quelque chose et agir dans notre environnement écologique et social. Sans aborder la question de l'usure des mots et du galvaudage qu'une mobilisation trop fréquente et trop floue, peut engendrer, on recourra ici à cette figure -conceptuelle et opérationnelle- en se situant dans la lignée des travaux d'Elinor Ostrom, prix Nobel d'économie 2009, pour voir en quoi cette catégorie nous permet d'envisager avec un prisme éclairant, inspirant mais aussi radicalement différent notre positionnement -et partant nos liens- avec le système Terre ou avec des *territories*, à des échelles plus fines et plus localisées.

Ce paradigme, mobilisé par Elinor Ostrom pour présenter une alternative de pensée à la « Tragédie des communs » de Garrett Hardin, se révèle inspirant au début de ce nouveau millénaire pour penser et agir dans notre monde globalisé. En effet, celui-ci semble se cogner, avec des intensités variables au gré des crises diverses, à une triple aporie : aporie environnementale ; aporie économique avec les limites atteintes par le capitalisme financier, devenu l'unique modèle économique depuis l'effondrement du monde communiste ; et aporie politico-sociale avec le creusement des inégalités, la fragilisation



du modèle démocratique et l'écart croissant entre les élites et une large fraction de la société. Le modèle des biens communs tels qu'Elinor Ostrom l'a étudié et décrit de par le monde, en étudiant tout un ensemble de cas de gestion de ressources environnementales par ce système des communs, offre une alternative de pensée et d'action inspirante mais exigeante. On reprendra ici sa définition d'un bien commun. Elinor Ostrom le définit comme un ensemble reposant sur trois pieds : une ressource, une communauté et les règles que cette communauté se donne pour gérer cette ressource. C'est ce troisième pilier qui fait l'intérêt et la richesse de ce modèle mais aussi toute sa subtilité et sa difficulté ; et c'est cette troisième dimension qui vient bousculer nos manières de vivre et de penser, pour nous habitants du monde occidental, entrés dans ce troisième millénaire. En effet, ce que ce modèle met en avant et ce sur quoi il repose de manière cruciale et vitale est la relation qu'une communauté va établir entre ses membres, et entre elle et la ressource. Or dans notre société d'individus, aspirant à toujours plus d'individuation, de singularisation, d'autonomie et de maîtrise, ce troisième pilier peut s'avérer complexe et difficile à mettre en œuvre ; et appelle *in fine* à une véritable révolution de pensée.

Ce pilier relationnel sur lequel repose le système des communs nous oblige à sortir des logiques dichotomiques dans lesquelles nous nous sommes progressivement enfermés, et en fonction desquelles nous nous positionnons pour lire et agir dans le monde : la principale d'entre elle étant la logique publique/privée qui a structuré les positionnements économiques et sociaux de l'après Seconde Guerre mondiale, conformément à la thèse de Garrett Hardin : soit la puissance publique est la puissance habilitée à gérer et distribuer une richesse, soit la gestion de celle-ci et l'efficacité de cette gestion relève des acteurs privés et de leur mode opératoire. Les enquêtes de terrain menées par Elinor Ostrom démontrent avec une multitude de cas à l'appui, que ce modèle binaire antithétique n'épuise pas toutes les manières de faire et qu'une troisième voie est possible : une communauté qui s'en donne les règles et les moyens peut parfaitement gérer, de manière efficace et durable, dans l'intérêt de tous et de la ressource, un accès et un usage de cette ressource qui ne l'épuise pas et qui permette à la communauté de vivre de manière durable.

Toutefois, si elle fonctionne de manière avérée en différents points du globe et qu'elle a constitué une modalité de penser le monde à d'autres époques (on peut penser à la manière dont les cités médiévales italiennes se sont administrées aux XII^e-XIII^e siècles et ont géré la ressource hydraulique notamment ; mais aussi au système des communaux dans la France médiévale qui donnait un droit d'accès à certains terrains à l'ensemble de la communauté villageoise), cette manière d'être au monde ne va pas forcément de soi dans notre monde occidental, qui a progressivement érigé la propriété privée comme le socle économique de la révolution industrielle, avec le mouvement des enclosures en Angleterre à partir

du XVI^e siècle, et comme la brique politique de base de la démocratie en France et en Europe à partir du XVIII^e siècle.

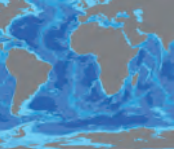
Aujourd'hui, dans le monde occidental où les destins singuliers sont mis en valeur, où l'émancipation individuelle est posée comme horizon d'attente et clé du bonheur et où le système économique dans son ensemble repose sur des logiques, plus ou moins illusoire, de promotion de la liberté et de l'expression de son individualité, le paradigme des biens communs ne va pas nécessairement de soi et nécessite d'opérer au moins un pas de côté pour en comprendre les ressorts intrinsèques et peut-être même une forme de révolution de pensée pour revisiter et réinterroger la manière dont nous nous inscrivons dans le monde aujourd'hui.

En quoi cette manière d'envisager notre inscription dans le monde constitue-t-elle une révolution de pensée ? Le système des communs vient bouleverser notre rapport au monde à un triple niveau : il vient nous obliger à modifier notre regard sur l'environnement et partant, la manière dont nous nous y inscrivons. Il implique de revisiter notre rapport à l'autre et à l'altérité. Enfin, il requiert une mutation de notre rapport à soi qui exige une opération de décentrement, qui est peu dans l'air du temps.

*Une mutation de notre regard sur l'environnement :
la nécessité de réintégrer le « je » dans le jeu*

Le système des communs rend impossible l'externalisation de l'environnement. Cette manière, empreinte de rationalisme cartésien, de projeter l'environnement à l'extérieur de nous-même et de l'envisager comme un objet que l'on peut mesurer, contrôler et maîtriser, dont on ne fait pas partie et qui ne fait pas partie de nous n'est plus tenable. L'espace/l'environnement, que ce soit à l'échelle de la planète ou d'une parcelle constructible, ne peut plus être perçu et conçu comme une simple surface sur laquelle on pourrait projeter de manière indifférente et indifférenciée des objets ou des formes qui répondraient à nos besoins, nos aspirations, nos désirs ou nos fantasmes du moment, en pensant que cela n'aura aucune incidence ni d'effet boomerang. Si l'on prend un exemple issu du champ de l'urbanisme, cette manière de considérer l'environnement présente dans le modèle déployé après la Seconde Guerre mondiale pour apporter des solutions à la crise du logement et encadrer la croissance des villes, a atteint très vite ses limites, quelques années seulement après sa mise en pratique.

Inspiré des théories de Le Corbusier, synthétisées et présentées dans la *Charte d'Athènes*, qui ont trouvé un large écho chez les architectes, les urbanistes, les aménageurs et les décideurs politiques dans les années 1950-1960, ce courant architectural et urbanistique envisageait l'espace de manière ubiquiste, comme si chaque « ici » était l'équivalent de n'importe quel « ailleurs » et pouvait indif-



féremment recevoir les mêmes formes architecturales et partant des modes d'habiter similaires quel que soit le contexte socio-géographique.

L'aporie de ces « chemins de grue » qui ont donné naissance à ce que l'on a appelé des « grands ensembles » montre bien les limites de cette manière de concevoir l'espace comme une surface « amorphe », sans relief, sans spécificité qui n'a comme seule fonction que celle d'accueillir les projections issues du cerveau des humains. On tente aujourd'hui de corriger cette manière de penser la ville, de prendre en compte la particularité des lieux, de ménager les lieux plus que de les aménager mais les logiques socio-économiques restent fortes et empreintes de paradoxes. Même si la forme architecturale a changé et s'est horizontalisée, le développement des lotissements pavillonnaires standardisés en tout point de la France relève *in fine* de cette logique peu attentive aux lieux.

La manière dont on conçoit notre rapport aux océans peut se décliner selon le même spectre : de simple masse d'eau susceptible d'engloutir sans incidence nos déchets, à un gisement potentiel de ressources pour les découvertes scientifiques et médicales jusqu'à la possibilité de leur conférer une représentativité dans des réunions comme la COP21 ou un statut de personnalité juridique, notre manière de les concevoir et d'appréhender la relation que l'on tisse avec eux est révélatrice de notre inscription à la surface de la Terre.

En lieu et place de cette acception clivante et dualiste de notre rapport à l'environnement, le postulat que requiert le système des communs est celui de l'indissociabilité homme/environnement. Ce postulat de la *reliance*, que nous sommes tous liés les uns aux autres, humains comme non-humains, et qu'un impact à un endroit de la chaîne affecte, à plus ou moins long terme, l'ensemble de la chaîne, vient bousculer la conception dualiste homme/environnement qui a présidé durant tout l'essor de la modernité à la manière d'envisager l'inscription de l'homme dans son environnement. Aujourd'hui, il n'est plus possible de situer l'homme à l'extérieur du reste du vivant (au-dessus, à côté...) : il est immergé dedans. Nous faisons partie du vivant. Il est temps de réintégrer, à sa juste place, le « je » humain dans le jeu du vivant.

Une évolution de notre rapport à l'autre : comment s'entendre ?

L'autre paramètre que ce système des communs vient questionner en profondeur est notre rapport à l'autre et aux autres. Puisque l'un des trépieds du système des communs est constitué par l'ensemble des règles que se donne une communauté pour ordonner la gestion de la ressource, il va être impératif, voire vital, de pouvoir d'élaborer ces règles de gestion commune, c'est-à-dire de savoir se parler, s'écouter, « s'orchestrer ». Cette capacité à s'entendre, au sens premier du terme, dans un monde saturé de messages, où le risque est parfois de se situer de manière prépondérante du côté

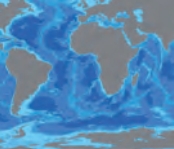
de l'émetteur, et plus rarement du côté du récepteur, devient sans doute une gageure. Outre le fait d'apprendre, ou de réapprendre à s'écouter, qui est le socle initial fondamental de toute communication, se pose ensuite la question de savoir comment construire, gérer et traverser les désaccords. Avant même d'envisager l'élaboration d'une forme de consensus, il est important d'arriver à construire du dissensus : comment ne pas être d'accord ensemble ? comment gérer, arbitrer, décider quand les points de vue sont divergents, les intérêts entrent en conflit, les horizons ne sont plus partagés ? Dans son processus même d'institution et de fonctionnement, le système des communs nécessite de développer l'art du dissensus et de la controverse.

À une époque où les moyens technologiques dont on dispose -notamment les réseaux sociaux- et les modalités dominantes d'organisation des échanges dans les médias privilégient souvent les positionnements clivés et antithétiques, on mesure le travail et l'effort à accomplir pour adopter et faire siennes ces modalités relationnelles. En effet, tout l'art de la controverse est de parvenir à rester en contact tout en étant, au moins pour un temps, en opposition ou sur des positions opposées : comment faire pour arriver à s'écouter quand on ne s'entend pas, comment ne pas être d'accord ensemble ? Cette troisième voie proposée par le système des communs invite à accepter que notre réalité est forgée d'une multitude de projections, dont nous avons besoin de prendre conscience, éventuellement de lâcher ou à tout le moins de réinterroger ; et que le commun n'est pas une simple addition ou juxtaposition de points de vue ou de désirs individuels. Ce n'est pas non plus un plus petit dénominateur, l'intersection de mondes qui se télescopent ou s'emboîtent plus ou moins bien. Le commun finalement est ce qui émerge au terme d'échanges, de confrontations de points de vue, de changements de perspective, c'est ce qui n'appartient ni à l'un, ni à l'autre mais surgit comme encore autre chose. Pour reprendre une expression de Thierry Paquot, le commun au final est ce qui nous oblige.

Un nécessaire décentrement de soi-même : une révolution pour notre monde d'individus ?

Enfin, en mettant la relation au cœur même du système des communs, en faisant des règles relationnelles qui tissent le réseau d'interrelations d'une communauté un élément central du système, au même titre que la ressource elle-même et la communauté qui prétend la gérer, cette posture invite à un décentrement qui peut apparaître comme révolutionnaire, radical, ou à tout le moins dérangent dans une société qui a fait de l'émancipation individuelle un des critères fondamentaux à l'aune duquel mesurer sa réussite personnelle.

Faire de l'individu un sujet second par rapport à la relation est une révolution quasi copernicienne dans un environnement qui valorise l'individu



et œuvre à toujours davantage donner à chacun la sensation qu'il est une entité privilégiée, identifiée et reconnue comme telle. Cette manière d'être au monde qui privilégie la mise en contact et ses modalités sur la quête d'un absolu de soi-même ne va pas forcément de soi dans nos sociétés contemporaines hyper-individualisées qui cherchent à donner à l'individu la sensation qu'il est à l'origine de la maîtrise de son environnement, de ses actes et des événements qui y surviennent.

Cette importance accordée à la relation dans la matrice du système des communs vient bousculer une autre dichotomie qui traverse, comme une ligne de fracture, nos sociétés d'aujourd'hui. Une ligne de crête ou de précipice semble en effet aujourd'hui séparer la société en deux mondes étanches l'un à l'autre, deux manières d'être et d'envisager notre inscription dans le monde.

Il y a la voie qui fait de l'individu la figure-étalon à l'aune de laquelle concevoir le monde et prendre les décisions qui lui donnent ses contours et ses couleurs ; ou alors celle qui fait de la communauté le paradigme de construction du monde, et qui subsume dans cette dimension communautaire toute velléité de singularité ou d'affichage individuel. Le système des communs offre la possibilité complexe et exigeante de ne pas avoir à choisir entre ces deux alternatives radicales et excluant l'une de l'autre. Il propose de se construire dans son individualité au sein d'un groupe et vient ainsi nourrir et alimenter le double besoin d'appartenance et de liberté des humains.

Trouver notre positionnement sur l'axe « appartenance – liberté » en cultivant une posture fondée sur un « et » plus nuancé et inclusif, plutôt que sur un « ou » radical et excluant, associer tout à la fois notre besoin primaire d'appartenance à un groupe et notre envie d'individuation est peut-être ce que permet le paradigme des communs. Par son processus d'institution et de fonctionnement, il permet à chaque individu de faire à la fois partie d'un collectif, d'être membre d'un groupe, d'une communauté tout en lui offrant aussi la possibilité d'avancer et d'évoluer dans le processus d'émancipation individuelle, à l'œuvre dans les sociétés occidentales modernes depuis l'époque des Lumières. Par la proposition d'une inscription responsable et singulière dans un ensemble collectif, le système des communs offre un terrain d'expérimentation et de déploiement de ce double besoin : comment être libre ensemble, sans avoir à choisir entre deux postures qui seraient exclusives l'une de l'autre (soit l'appartenance à un groupe, soit l'expression de sa singularité et de son individualité). Le système des communs, à la condition d'opérer cette opération de décentrement et d'accepter la proposition de mettre notre attention et notre énergie sur la relation que nous tissons avec l'autre et avec notre environnement plutôt que sur les contours de notre moi individuel qui serait considéré comme une entité isolée, abstraite de son environnement, capable de vivre de manière autonome, vient maintenir en tension ces deux polarités constitutives de l'identité même de chacun : le besoin d'appartenance et le besoin d'individuation.

Si le système des communs a été testé, expérimenté et a pu être observé à des échelles fines, reste la question du passage à l'échelle. Comment ce système est-il « scalable » ? comment peut-on le mettre à l'échelle de la planète et est-ce seulement possible ? Le pari et l'hypothèse de cette révolution qu'exige de nous la mise en œuvre de ce système des communs est qu'une fois partagée, acquise, insufflée comme une culture commune, comme une manière d'être au monde partagée par un nombre suffisant de personnes, dans des situations décisionnelles variées, et des contextes diversifiés, une sorte de *tipping point* sera franchie qui donnera à cette manière de s'inscrire dans le monde -à l'œuvre en certains points du globe et qui a présidé à certains moments de l'histoire aux rapports humains, sociaux et économiques- une sorte de logique et d'évidence qui lui permettra de donner sa note et sa tonalité à l'orchestre du chœur humain.

Sources

- ABRAM David, 2013, Comment la Terre s'est tue. Pour une écologie des sens, Paris, La Découverte.
- BERQUE Augustin, 2016, Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains, Paris, Belin.
- DARDOT Pierre et LAVAL Christian, 2014, Commun. Essai sur la révolution au XXI^e siècle, Paris, La Découverte.
- HARDIN Garrett, 1968, « The Tragedy of the Commons », Science, vol. 162, p. 1243-1248.
- LARRÈRE Catherine et LARRÈRE Raphaël, 2015, Penser et agir avec la nature. Une enquête philosophique, Paris, La Découverte.
- MICHON Perrine (dir.), 2019, Les biens communs. Un modèle alternatif pour habiter nos territoires au XXI^e siècle, Rennes, PUR.
- OSTROM Élinor, 2010, La gouvernance des biens communs : pour une nouvelle approche des ressources naturelles, Louvain-la-Neuve, De Boeck.
- PAQUOT Thierry, 2020, Mesure et démesure des villes, Paris, CNRS Éditions.
- PAQUOT Thierry (dir.), 2021, Écologie des territoires, Paris, Éditions Terre Urbaine.

Institut Français de la Mer

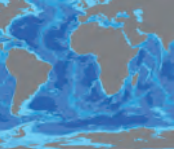
47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».



Brève socio-histoire du commun dans les océans : concepts et usages

Natália Frozel Barros

Le regain d'intérêt récent¹ pour les catégories des communs s'accompagne d'une cacophonie sur ses définitions théoriques, sur les objets entrant dans la catégorie et sur les finalités de cet outil conceptuel. On pourrait retracer ces difficultés à situer une définition universellement intelligible à deux traditions, chacune présentant ses critères élémentaires de définition du commun. Une sociologie historique des conceptualisations et des usages politiques des communs dans le rapport de l'homme avec les océans vient rendre le tableau encore plus éclaté et complexe. Elle a, cependant, le mérite de souligner un autre angle de raisonnement : l'action politique s'est le plus souvent servi de la plasticité des catégories des communs. Elle a su faire entrer dans le droit les évolutions du rapport humain aux océans. C'est là que réside la clé de compréhension du continuel retour, de la potentialité et de cette fascination pour la notion du commun : elle ouvre à l'homme un espace d'action politique, si nécessaire en ce moment de détresse écologique de la planète. Il est en effet indispensable de recouvrer cette puissance politique.

1. En plus des efforts au niveau européen, voir les productions académiques récentes : Cornu, M., Orsi, F., & Rochfeld, J. (2021). *Dictionnaire des biens communs*. Presses universitaires de France. Dardot, P., Laval C. (2014). *Commun: essai sur la révolution au XXI^e siècle*. Paris, La Découverte.

Brève socio-histoire du commun dans les océans : concepts et usages

Pourquoi une telle cacophonie ?

Entre *bien commun* et *common good*², un facteur central semble s'égarer dans la traduction. Mesurons-nous le commun par les intérêts qu'on y projette en tant que société ou par les caractéristiques des choses qu'on définit comme communes ? Deux critères différents d'appréciation³ guident l'identification d'un commun.

Le premier critère est fondé sur les intérêts communs ou privés des acteurs de la tradition libérale anglo-saxonne des *common goods*. L'expression peut faire référence tant aux intérêts en commun, partagés par les membres d'une communauté, qu'aux services et dispositifs qui servent des intérêts communs. Elle marque avant tout une séparation entre la vie publique - chacun se trouve engagé dans une relation sociale avec les autres, qu'on le veuille ou non - et la vie privée des individus. Dans une perspective communale, le lien politique social est prioritaire par rapport aux intérêts privés, qui ne se développent que dans un rapport de soumission vis-à-vis des liens politiques. Autrement dit, l'intérêt commun précède les intérêts privés de façon à poser des obligations morales communes telles que celle-ci : nous avons tous intérêt à protéger les océans, car ceux-ci régulent le climat global ; certains veulent continuer à manger du poisson, etc. Dans une perspective distributive, les intérêts privés ou les intérêts spécifiques et exclusifs à certains groupes de la société sont pris en compte dans le processus consistant à définir ce qu'est le bien commun. Le *common good* revient alors à dessiner un service, un dispositif qui prend en compte la pluralité de ces intérêts sectoriels/privés (pour les accommoder tous). L'océan doit être préservé pour pouvoir continuer à servir les intérêts de chacun, de ceux qui habitent sur la côte pour ne pas être inondés, des compagnies de pêche pour garantir les emplois des pêcheurs, etc.

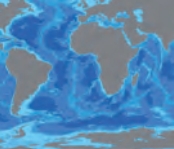
Le second critère d'identification des communs dérive de la tradition romaine et de son raisonnement en termes de *res* ou choses⁴. Les choses communes sont pensées en opposition aux choses ou biens privés, ainsi qu'aux choses ou biens publics, c'est-à-dire les biens produits et/ou gérés par l'État ou par des organisations sociales au nom d'un collectif⁵. Dans la tradition juridique

2. *L'approche de l'économie sur les biens publics ou public goods est écartée de cette analyse.*

3. Hussain, W. (2018). "The Common Good", The Stanford Encyclopedia of Philosophy (Spring 2018 Edition), Edward N. Zalta (ed.)

4. Chardeaux, M.-A. (2006). Les choses communes. LGDJ.

5. Dardot, P., Laval C. (2014). *Commun : essai sur la révolution au XXI^e siècle*. Paris, La Découverte, p. 140.



du droit romain, les choses communes sont placées en dehors de la sphère du *dominium*, celle du partage de la propriété privée. Elles sont aussi à distinguer de la *res publica*, la chose publique. La *res communis* est une chose inappropriable et dont l'usage est commun à tous. Plus précisément, il s'agit des éléments (l'eau courante, l'air) qui ont des propriétés naturelles (inépuisables ou inappropriables) qui les rendraient inappropriables et, par défaut, communs à tous. C'est ainsi que les mers et océans ont été représentés comme un bien commun dès l'époque romaine.

La tradition romaine part de la propriété des biens [des choses] pour créer une typologie, là où la tradition libérale des *common goods* va indissociablement poser le cadre du débat, autour de la fracture entre intérêt privé ou public. Dans l'histoire moderne, ces deux critères semblent être continuellement recomposés pour définir et redéfinir le rapport de l'homme aux océans.

Bref retour sur le rapport homme-océans

Les catégories des communs sont avant tout redevables de contextes historiquement et socialement situés. Revenons brièvement sur les usages politiques spécifiques aux notions de bien commun dans le cadre des politiques internationales sur les océans. Dans chaque contexte, la notion de bien commun reflète une nouvelle renégociation de la relation entre l'océan et le marché.

Grotius et le début du commerce triangulaire

Le juriste néerlandais Hugo Grotius formalise la notion de *res nullius*, selon laquelle les océans n'appartiennent à personne, dans les luttes qui opposent, d'une part, les empires britanniques et ibériques (la Compagnie d'Ibérie) aux États généraux de Hollande et à la Compagnie néerlandaise des Indes orientales. Les premiers visaient à asseoir un contrôle sur les zones maritimes par lesquelles passaient les routes vers les Indes orientales, tandis que le second cherchait à assurer une liberté de passage pour continuer à faire du commerce librement. Grotius affirme dans *Mare Liberum*⁶ que, par nature, tous ont le droit de faire usage (*usus*) de la mer sans que cet usage amène au droit de propriété (*dominium*) de celle-ci, c'est-à-dire à un droit d'exclure les autres d'utiliser et de bénéficier d'une chose. Grotius conçoit ce droit d'exclusion non seulement comme une affaire de propriété, mais comme une capacité d'exclusion découlant d'une volonté d'exclusion, de la part des États plus puissants⁷. En faisant cette distinction, on ne pense plus les biens communs, publics ou privés seulement à partir

6. Grotius, H. (1990). *Mare liberum : De la liberté des mers* (A. de Courtin, Trad.). Centre de philosophie politique et juridique.

7. Schermaier M. J. (2009). « Res Communes Omnium: The History of an Idea from Greek Philosophy to Grotian Jurisprudence », in *Grotiana*, n° 30/1, 2009, p. 22, 38.

des usages qu'on en fait, mais selon la puissance de contrôle qu'un propriétaire peut exercer. Autrement dit, Grotius place le bien commun sur le terrain de la compétition politique commerciale, entre l'empire britannique et la Compagnie néerlandaise des Indes orientales, propre à l'époque. C'est ainsi que certains théoriciens voient dans le régime de liberté des mers de Grotius une *res extra commercium* (une chose en dehors du commerce)⁸. C'est par cette vision naturaliste et non-mercantile des océans que le juriste néerlandais (re-)qualifie la mer comme *res communis omnium*.

Décolonisation et le Nouvel ordre économique international

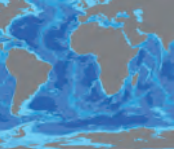
En 1967, l'Ambassadeur maltais Arvid Pardo fait un discours à l'Assemblée générale des Nations Unies sur les fonds marins des espaces océaniques, situés au-delà de la juridiction nationale. Dans ses écrits postérieurs, il mentionne le débat opposant *res communis* à la *res nullius* du droit romain afin de jeter les bases juridiques d'une nouvelle notion : le patrimoine commun de l'humanité⁹. Sans jamais se réclamer d'un héritage direct du concept romain, il vise tout d'abord à s'assurer l'usage pour tous de la chose commune et, en particulier, d'un usage pacifique des fonds marins en pleine période de Guerre froide. C'est plus tard, après le début de la III^e Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qu'une deuxième dimension économique prend forme. Les premières conceptualisations économiques d'un régime de commun pour les fonds marins¹⁰, ayant d'ailleurs inspiré Pardo, prévoyaient un mécanisme minimal et traditionnel d'aide au développement en échange de la collaboration/adhésion des pays en développement à un traité international. À rebours de cette conceptualisation, le Groupe des 77 incite à une interprétation plus ambitieuse, capable de domestiquer le marché international pour s'assurer que tous les pays puissent faire usage des ressources minières des fonds marins et puissent en bénéficier, tout en étant présents sur le marché international des métaux. Cette conceptualisation, largement inspirée par le mouvement politico-économique pour un Nouvel Ordre économique international¹¹, cristallise en 1982 une version du commun axée sur une volonté politique de contrôler le marché au nom de l'équité interétatique.

8. Voir le numéro de 30/1, Grotiana, 2009.

9. Pardo, Arvid., & Christol, C. Q. (1986). *The common interest: Tension between the whole and the parts*. In R. St. J. Macdonald & D. M. Johnston, *The structure and process of international law : Essays in legal philosophy doctrine and theory*. Martinus Nijhoff Publishers.

10. *Commission to Study the Organization of Peace (Éd.). (1973). Building peace; reports of the Commission to Study the Organization of Peace, 1939-1972*. Scarecrow Press. Clark, G., & Sohn, L. B. (1958). *World peace through world law*. Harvard University Press.

11. Bhagwati, J. N. (Éd.). (1977). *The New international economic order: The North-South debate*. MIT Press. Borgese, E. M. (1976). *New International Economic Order and the Law of the Sea*, *The San Diego Law Review*, 14, 584. Pardo, A., & Borgese, E. M. (1976). *New International Economic Order and the Law of the Sea: A Projection*. International Ocean Institute.



Néo-libéralisme et Marché

Dans les années 1990, le régime du patrimoine commun de l'humanité est revisité. L'idée centrale d'intervention du politique sur le marché est alors diluée, voire abandonnée. Par exemple, la version de 1982 prévoit des dispositifs permettant de plafonner la production liée à l'extraction minière des fonds marins, de façon à protéger les économies des pays en développement exportateurs de métaux issus de l'exploitation terrestre, ainsi que des mécanismes graduels pour que ces pays entrent dans la compétition maritime. Les dispositifs de plafond sont remplacés par des dispositifs de compensation : si un pays en développement est négativement touché par l'extraction minière maritime, il aura droit à une compensation palliative¹². Le politique renonce donc à intervenir sur le marché et renonce, en même temps, à assurer l'équité entre les pays au moyen du régime de patrimoine commun de l'humanité. La politique du commun est dès lors soumise aux concurrences économiques, voire aux mécanismes d'autorégulation du marché¹³.

Le commun, la volonté politique et la crise écologique

Une conclusion ressort de ce bref retour historique sur les catégories de commun. Les deux premières conceptualisations du commun cherchent à justifier l'intervention du politique sur l'économie, que ce soit le commerce triangulaire ou le commerce mondial en pleine recomposition avec la fin de la Seconde Guerre mondiale, et la vague de décolonisation qui s'ensuit. Ces conceptualisations assurent surtout une séparation entre, d'une part, l'espace du marché et celui de la compétition commerciale, et le contrôle politique des océans de l'autre¹⁴. Cette séparation prend terme au tournant des années 1990.

L'aperçu socio-historique permet avant tout d'attester de la plasticité des notions de *res communis* et des notions dérivées dans le cadre de la politique moderne des océans. Il se place au-delà des récits qui tendent à renfermer l'histoire, notamment juridique, du patrimoine commun de l'humanité dans un échec, voire dans la caricature d'une compétition égoïste entre le Nord et le Sud pour les richesses des abysses marins. Au contraire, il dévoile comment le politique façonne ces biens communs et les réinvente à certains moments. L'histoire des

12. Kirton, A. G., & Vasciannie, S. C. (2002). *Deep seabed mining under the law of the sea convention and the implementation agreement : developing country perspectives*. *Social and Economic Studies*, 51(2), 63-115.

13. Frozel Barros, N. (2018). *Les fonds marins internationaux sous le Patrimoine Commun de l'Humanité : Quand le bien commun devient un outil d'appropriation*. In P. Crétois (Éd.), *L'accaparement des biens communs*. Presses universitaires de Paris Nanterre.

14. Frozel Barros, N. (2019). *Un océan d'incertitudes. Problématisations et mise en forme légale des fonds marins par le travail diplomatique (1960-2016)*. Thèse en science politique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.

communs est donc une histoire de la créativité politique permettant la réinvention continue de la place et du rôle joué par le marché dans le rapport de l'homme aux océans.

La crise écologique actuelle nous invite à revisiter ce même rapport triangulaire entre l'homme, l'océan et le marché. À l'heure où les schémas de consommation et de production intenses sont responsables de tant de dégâts sur la nature, reste ici l'invitation à récupérer la volonté politique, capable de réorganiser ce rapport. C'est là que réside la clé de compréhension et la potentialité des propositions pour classer les océans soit, comme bien commun, pour faire émerger une dimension écologique renforcée ; soit, pour élargir le périmètre des notions en place, telles que celle de patrimoine commun de l'humanité et d'assurer ainsi que la dimension écologique soit aussi représentative du principe d'équité socio-économique. La potentialité du commun repose, en définitive, sur le fait qu'il ouvre à l'homme un espace d'action politique crucial en ce moment de détresse écologique de la planète.

Références

- Bhagwati, J. N. (Éd.). (1977). *The New international economic order : The North-South debate*. MIT Press.
- Chardeaux, M.-A. (2006). *Les choses communes*. LGDJ.
- Borgese, E. M. (1976). *New International Economic Order and the Law of the Sea*, *The San Diego Law Review*, 14, 584.
- Clark, G., & Sohn, L. B. (1958). *World peace through world law*. Harvard University Press.
- Commission to Study the Organization of Peace (Éd.). (1973). *Building peace; reports of the Commission to Study the Organization of Peace, 1939-1972*. Scarecrow Press.
- Cornu, M., Orsi, F., & Rochfeld, J. (2021). *Dictionnaire des biens communs*. Presses universitaires de France.
- Dardot, P. & Laval, C. (2014). *Commun: essai sur la révolution au XXIe siècle*. Paris, La Découverte.
- Frozel Barros, N. (2018). *Les fonds marins internationaux sous le Patrimoine Commun de l'Humanité : Quand le bien commun devient un outil d'appropriation*. In P. Crétois (Éd.), *L'accaparement des biens communs*. Presses universitaires de Paris Nanterre.
- Frozel Barros, N. (2019). *Un océan d'incertitudes. Problématisations et mise en forme légale des fonds marins par le travail diplomatique (1960-2016)*. Thèse en science politique, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Grotius, H. (1990). *Mare liberum : De la liberté des mers* (A. de Courtin, Trad.). Centre de philosophie politique et juridique.
- Hussain, W. (2018). "The Common Good", *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Spring 2018 Edition), Edward N. Zalta (ed.)
- Kirton, A. G., & Vasciannie, S. C. (2002). *Deep seabed mining under the law of the sea convention and the implementation agreement : developing country perspectives*. *Social and Economic Studies*, 51(2), 63-115.
- Pardo, Arvid., & Christol, C. Q. (1986). *The common interest : Tension between the whole and the parts*. In R. St. J. Macdonald & D. M. Johnston, *The structure and process of international law : Essays in legal philosophy doctrine and theory* (p. 643-660). Martinus Nijhoff Publishers.
- Pardo, A., & Borgese, E. M. (1976). *New International Economic Order and the Law of the Sea : A Projection*. International Ocean Institute.
- Schermaier M.J. (2009). « Res Communes Omnium : The History of an Idea from Greek Philosophy to Grotian Jurisprudence », in *Grotiana*, n° 30/1, 2009



La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

Christina Baron

Administratrice du musée de la marine de Toulon

La Méditerranée depuis l'Antiquité est le lieu privilégié d'échanges et de convergences, mais également de tensions et de conflits. Elle assemble et rassemble des histoires liées aux luttes pour le contrôle du commerce et des routes maritimes, mais aussi aux soifs de pouvoir. Ces histoires n'ont pu s'écrire qu'à partir d'abris, de refuges, de positions stratégiques, de points de ralliement de forces navales, dont les configurations répondaient à ces enjeux.

La Méditerranée, c'est donc aussi l'histoire de ports, dominés par les circulations, des lieux d'effervescence, qui associent encore aujourd'hui « les images de l'invasion à celles de l'évasion » (Alain Corbin).

Parmi ces ports, on connaît l'importance du port militaire de Toulon, lieu géométrique né de la rencontre d'une volonté politique et d'une administration centrale dès le XVI^e siècle, lieu d'accueil d'une flotte militaire et d'un arsenal. De cette histoire singulière sur les côtes méditerranéennes françaises, il demeure un chapelet de forts, de fortins, de forteresses, de redoutes, qui ponctuent, depuis presque 500 ans, le littoral de leurs formes austères et s'enfoncent dans les terres afin de mieux déployer leur arc protecteur.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

"L'histoire n'est que la géographie dans le temps, comme la géographie n'est que l'histoire dans l'espace"
(Elisée Reclus)

Si Toulon est le premier port de guerre de l'Europe aujourd'hui, sa vocation maritime s'ancre dès l'Antiquité dans sa rade. C'est elle qui a modelé son histoire. Relativement vaste (1 500 hectares), elle demeure fermée en partie et s'ouvre sur une autre rade, plus vaste encore. Cet accès vers le large bénéficie d'une protection naturelle contre les houles du large, atténuées par les îles d'Hyères et le tombolo de Giens. À l'opposé, les collines de Six-fours et la presqu'île de Saint-Mandrier amortissent les forts vents d'Ouest protégeant ce plan d'eau exceptionnel. Enfin, sa profondeur est tout à fait suffisante pour accueillir de grosses unités et de gros tonnages. De telles qualités ne pouvaient que favoriser l'implantation d'un port.

La rade est pourtant bien loin d'offrir le visage hospitalier qu'on lui connaît aujourd'hui. Le fond de la rade est occupé par des marécages. On y trouve deux fleuves côtiers, le Las et l'Eygoutier, avec leurs multiples ramifications. Ces ramifications sont à l'origine de crues soudaines et abondantes qui jonchent régulièrement les abords de troncs d'arbres, de rochers, de galets et de cailloux. Milhaud et Missiessy ne sont encore que des îlots, entourés d'eau.

Les accès vers l'arrière-pays sont compliqués en raison de la présence imposante de massifs calcaires : le Mont Caume (800 m), le Mont Faron (584 m), le Coudon (702 m) et le Baou des Quatre Aures (560 m). Cette faiblesse, on le verra, deviendra bientôt un atout.

Toulon, un port-relais dans l'Antiquité

Dans l'Antiquité, les Grecs préfèrent à Toulon le site d'Olbia, près de Hyères : plus facile d'accès pour la navigation, il offre un abri sûr doublé d'une protection militaire pour les navires de commerce massaliotes, dans leur route vers l'Italie, et inversement.

Mais le développement du commerce antique va induire un usage stratégique de la Méditerranée, et c'est cette activité de plus en plus soutenue qui va donner au port de Toulon son premier grand rôle maritime.

Sous l'Empire romain, Toulon devient un port-relais sur la route maritime de l'Italie vers la cité d'Arles, point d'entrée sur le nord de l'Europe. Sa fondation et son développement aux I^{er} et II^e siècles de notre ère sont avant tout justifiés par la nécessité pour la cité d'Arles de contrôler un relais portuaire sur les routes commerciales¹.

Latout majeur de Toulon, c'est sa richesse naturelle en eau. On pourrait même parler d'abondance. D'ailleurs le mot Toulon viendrait de *Touron*,

1. PASQUALINI M., BOTTE E. *L'exploitation des ressources maritimes entre le I^{er} s. av. J.-C. et le V^e s. ap. J.-C., territoires d'Arles, de Marseille et de Fréjus, quelques exemples fournis par l'archéologie*, halshs-02007449f (archives-ouvertes.fr).



d'après les linguistes, un vieux mot ligure qui veut dire « source ». S'il y a différentes thèses sur l'origine de ce lieu, il est certain que ce toponyme est lié à l'eau.

Parmi la multitude de sources à Toulon, il en existe une particulièrement généreuse près de laquelle on a retrouvé quelques éléments votifs, sur les hauteurs du quartier du Jonquet. Ce mobilier archéologique laisse supposer que l'on rendait un culte à Telo, un dieu celtique lié à la source.

Cette richesse en eau permit le développement économique de la ville dans l'Antiquité avec des industries nécessitant beaucoup d'eau douce comme les teintureries, les savonneries, et les tanneries.

L'agglomération de Telo Martius

La première trace écrite mentionnant Toulon – *Telo Martius* – est révélée dans l'Itinéraire d'Antonin, un itinéraire maritime de Rome à Arles qui indique les distances qui séparent les diverses parties du monde romain, et les îles des côtes. Datant probablement du 3^e ou 4^e siècle après J.-C. il ne comporte aucune représentation cartographique².

Toulon est également mentionné dans la *Notitia dignitatum* (registre des dignitaires), un document administratif romain plusieurs fois remanié donnant un tableau, sous forme de listes, de l'organisation hiérarchique des fonctions civiles et militaires de l'Empire romain, dans ses deux composantes, occidentale et orientale. Datant du V^e siècle après JC, sont mentionnés dans ce document ceux qui régissent les ateliers ou « usines d'État », soit les activités d'armement, le tissage de la laine, celui du lin, et la teinturerie. Pour Toulon, il est précisé l'existence d'un procureur chargé de gérer la production de pourpre, pourpre obtenue grâce à un coquillage que l'on retrouve en abondance dans la rade, le murex. La découverte de dépotoirs à Toulon contenant exclusivement ce type de coquillage indique que la mer et ses produits sont sollicités et participent à l'économie de la ville³.

La teinturerie aurait été du côté de Castignneau, près du débouché du Las. Vraisemblablement au niveau de la Ligurienne, dans la base navale. En effet, en 1709, Antoine Niquet (1640-1726), ingénieur général des fortifications informe le ministre de la marine qu'il a découvert des vestiges de quai, à cet endroit-là.

Le port antique et ses activités se seraient donc concentrés près des deux fleuves, reliés par un quai et des entrepôts, dont on trouve trace au-dessus de la mairie actuelle⁴.

Au II^e siècle après J.-C., on peut imaginer un port très peuplé couvrant une trentaine d'hectares au moins, déployé sur une bande littorale de 250 m de

2. Lugand R., *Note sur l'itinéraire maritime de Rome à Arles*. In *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, tome 43, 1926. pp. 124-139.

3. Brun J.-P., Borreani M., 1999. *Le Var, Carte archéologique de la Gaule ; 83, 1 et 2*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 984 p.

4. TARDY A.-J., *Histoire de Toulon - De Telo à Amphitria, T. 1 : De Telo à la Darse Vieille*, éditions de la Nerthe, Toulon, 2002.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

largeur sur 1 à 2 km de longueur. Par comparaison, la ville médiévale est circonscrite sur deux petits hectares.

Du côté de l'Eygoutier, à l'est de Toulon, dans le quartier Besagne, ont été mises au jour, au cours de l'été 1987, lors de la construction du futur centre Mayol, cinq épaves de bateaux de travail qui attestent d'une activité commerciale liée à la mer. Deux d'entre elles, de 6 à 8 mètres de long, appartiennent à la famille des *horeiae*, des barques connues, jusqu'aux fouilles de Toulon, uniquement par l'iconographie (mosaïques d'Althiburos, Piazza Armerina, etc.). Jusqu'à une découverte récente, à Naples en 2003, d'*horeiae* de plus de 10 mètres de long, lors de travaux sur la ligne 1 du métro, les *horeiae* toulonnaises étaient les seuls exemplaires connus de ce type d'embarcation en Méditerranée.

Ces épaves, ainsi que les fouilles archéologiques menées depuis les années 1980 par le Centre archéologique du Var notamment, témoignent d'un important trafic commercial mais aussi de l'existence d'activités de pêche et notamment de pêche au thon.

Marseille ou Toulon ? le choix d'un roi

A la chute de l'Empire romain, en 476, le déclin s'amorce. Le port s'envase, les teintureries ferment, les marécages s'étendent et la ville se referme sur elle-même. Il s'ensuit une période de pillages, d'épidémies, sur un territoire qui sera démembré plusieurs fois.

La Provence, qui n'a pas encore rejoint le royaume de France, est administrée par les comtes de Provence, également rois de Naples. Pour maintenir leur emprise italienne, ils créent et développent, à la fin du XIII^e siècle un port de guerre, à Marseille, et y font construire des galères prêtes à appareiller pour défendre leurs dépendances.

Suite au rattachement de la Provence au royaume de France, en 1481, consécutive au décès du dernier comte de Provence, le roi de France Charles VIII, fait valoir ses droits sur le Royaume de Naples et renforce la position de Marseille comme port de guerre. Après lui, Louis XII ordonne non seulement la construction de nouveaux tercenaux à Marseille – des magasins de désarmement pour les galères – mais, le premier, prend conscience de la position avancée de Toulon et des qualités nautiques de sa rade. Il accède aux demandes répétées des Toulonnais concernant le renforcement de leur sécurité et ordonne, aux frais de l'État, la construction d'une grosse tour - la Tour royale (1514-1524) - une tour à canons dont l'épaisseur de muraille est fortement augmentée, par rapport aux tours classiques, pour pallier les effets des boulets.

Alors que les rois se succèdent et gouvernent bien loin de la Méditerranée, leurs conseillers, missionnés - comme Henri de Séguiran⁵ sous Richelieu -

5. Premier président de la Cour des comptes à Aix-en-Provence, nommé lieutenant général des mers du Levant en 1632 et chargé par Richelieu en 1633 de faire une inspection des fortifications de Provence, dans le but de dresser une carte



présentent, vantent et décrivent une rade dont la protection naturelle en fait son principal atout, ainsi que la profondeur de son port et la proximité de forêts pour le bois. Ainsi que « *tout ce qu'il faut pour les délices de la vie* ».

Il existe bien des projets de port fortifié pour la ville qui en est dépourvue, mais l'épidémie de peste de 1586-1587 qui sévit dans le Dauphiné, les bouches du Rhône et le Var, et les désordres engendrés par la Ligue, retardent les opérations.

Des travaux de fortifications débutent en 1589, sous le roi Henri IV. Les plans de la ville fortifiée, sont dessinés par Ercole Negro, architecte piémontais très réputé. Toulon sera entourée d'une muraille de 7 m de hauteur avec un fossé de 4 m de profondeur. Deux portes voutées avec hermes et pont-levis sont créées dans l'enceinte : la porte Saint-Lazare au NE, et la porte Notre-Dame au NO.

En 1595, d'après des lettres patentes enregistrées par le Parlement d'Aix, le roi concède aux Toulonnais tous les terrains qu'ils peuvent conquérir sur la mer afin de financer son projet de darse. Enfin, la Cour des comptes de Provence décide en 1599 l'aménagement d'un arsenal, de magasins et d'un chantier de construction de vaisseaux. Au nord-ouest de la darse, un espace d'un hectare et demi, dénommé « Parc royal », est réservé pour le roi. Il couvrait l'emplacement actuel de la préfecture maritime et le terre-plein du quai de l'Horloge. L'opération se termine en 1605 par la construction de môles⁶. Le port est à présent un abri sûr.

Avant même la mise en place d'une politique d'État tournée vers une marine royale et permanente voulue par Richelieu, le roi Henri IV clamait en 1608 son désir de se rendre « *puissant sur mer par la construction d'un bon nombre de vaisseaux* ». Et Toulon pouvait devenir l'instrument de sa politique en Méditerranée avec l'arrivée des galères en 1610, date de son assassinat.

Une rade « excellente » pour y implanter un port de guerre

Au début du XVII^e siècle, sous le règne de Louis XIII, Toulon est une place forte, siège d'une garnison, une ville-port fortifiée qui construit quelques galères et embarcations pour le roi mais n'a pas les capacités logistiques pour construire des vaisseaux de guerre.

Quand Richelieu, son ministre, prend la décision de renforcer l'autorité royale sur la côte provençale il est à la recherche de sites pour préparer la guerre notamment avec l'Espagne.

Il relance la construction des galères à Marseille et se tourne vers Toulon, dont la position avancée vers l'Italie semble toujours un atout.

L'année 1635 est décisive pour Toulon : les Espagnols se sont rendu maître des îles de Lérins et narguent la France devant sa frontière. Richelieu lance une opération navale d'envergure à partir de la rade de Toulon. Il y réunit 60 navires

6. CROS B., « *Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale* », *In Situ [En ligne]*, 16 | 2011. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/275>.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

armés de 400 canons, et 6 500 hommes.

Les îles ayant été reprises, Richelieu écrit au roi « *qu'on ne saurait trouver lieu plus commode que Toulon pour installer un arsenal militaire.* »

Le cardinal décide alors de renforcer la défense et les accès du site en faisant bâtir les tours de Balaguier et des Embiez, face à Six-Fours. Balaguier, située sur la commune de La Seyne-sur-Mer est une tour à canons de 19,5 mètres de diamètre et 17 mètres de hauteur sur 3 niveaux, dont 2 voutés. Quelques années plus tard, en 1672, on renforce l'accès au port de Toulon avec la construction du fort de l'Éguillette.

C'est sous le règne de Louis XIV que s'affirme la vocation maritime et navale du port de Toulon. Si le monarque n'abandonne pas la construction des galères à Marseille, il renforce celle des navires de haut bord à Toulon.

Avec le *Saint-Philippe* (1663- 1692) le parc royal donne à la marine française son premier navire amiral. Sa construction est suivie de près par un vaisseau de 120 canons dès 1667, le *Royal Louis*, puis le *Royal Dauphin* (1668). Ils sont onze de 1^{er} rang et 22 de 2^e rang en 1672, 26 de 1^{er} rang et 30 de 2^e rang en 1693, navigant en Méditerranée comme en mer du Nord.⁷

Dorénavant, l'arsenal conditionne le développement du territoire et de sa rade.

Et Vauban créa le port de guerre

Le roi Louis XIV et son secrétaire d'État à la Marine, Colbert vont prendre de grandes décisions pour Toulon et la Marine française en Méditerranée : il faut « *que le port soit en mesure de construire et soutenir une flotte de cinquante à soixante vaisseaux.* » Vauban sera l'artisan de ce projet considérable.

En février 1679, Vauban arrive à Toulon. Il y reste 3 semaines. Il mettra à profit son séjour pour faire un état des lieux au ministre et se faire remettre tous les projets d'agrandissements avant lui, comme ceux des ingénieurs ou architectes Clerville, Puget, Gombert⁸. C'est lors de son passage à Toulon qu'il affirme que la rade « *est la plus belle et la plus excellente de la Méditerranée, de l'aveu même de toutes les nations* » mais il ajoute : « *cependant, c'est une pitié de voir l'indolence avec laquelle on y voit couler deux méchants ruisseaux qui depuis le commencement du monde, travaillent à la combler.* » Le constat n'est pas neuf. De façon récurrente, il faut déblayer le lit des fleuves suites à des crues soudaines et conséquentes.

Avant même que le dessin définitif de l'arsenal soit approuvé par le roi, il entreprend de détourner les « méchants ruisseaux » : l'Eygoutier rejoint les abords du fort Saint-Louis en empruntant le tracé du boulevard Bazeille et Cunéo aujourd'hui, tandis que le Las devient « Rivière neuve » avant d'atteindre la mer à Lagoubran. Ce sera chose faite en 1681.

7. VILLIERS P., *Les Saint-Philippe et les vaisseaux de 1er rang de Louis XIII à Louis XIV. Collections Archéologie navale française, éditions ANCRE, Nice, 2021.*

8. CROS B., *op.cit.*



Enfin son plan d'agrandissement validé par Colbert en 1682, après quelques retouches, offre une nouvelle darse au roi. Toulon entre alors dans une vague de grands travaux qui dureront quinze ans. L'arsenal se dote de bâtiments caractéristiques d'un grand port de guerre en commençant par le plus imposant, une corderie longue de 400 mètres accompagnée de ses magasins aux cordages et au goudron, ainsi qu'une étuve dans son prolongement. L'arsenal et la protection de la rade devient une préoccupation majeure pour le royaume de France.

Pour parachever la protection de la petite rade, Vauban fait construire le fort des Vignettes⁹ donnant sur la grande rade, pour interdire le mouillage de galiotes à bombes et éviter un débarquement terrestre.

Ce système défensif sera mis à l'épreuve du feu en 1707, lors de l'attaque conduite par le duc Victor-Emmanuel de Savoie et le fort sera ruiné, non sans avoir résisté et avoir joué un rôle décisif quant à l'issue du combat.

Les leçons de l'attaque sont tirées sans attendre. Antoine Niquet, ingénieur général des Fortifications de Provence et de Languedoc et des travaux du Canal des deux mers, qui prend la suite de Vauban (mort en 1707), fait reconstruire le fort des Vignettes à l'identique et élabore rapidement un projet d'amélioration de la défense de la rade et du port qui repose principalement sur l'édification d'une ligne de forts détachés, à l'est de Toulon.

Partant de la hauteur de Lamalgue, cette ligne aboutit aux contreforts du Faron (redoute d'Artigues) en passant par les hauteurs de Sainte-Catherine.

Port logistique en Méditerranée

Même si les peintures des ports de France de Joseph Vernet (1714-1789), et notamment en Méditerranée, sont un manifeste pour la Marine et pour la politique des ministres du Roi¹⁰, les théâtres d'opération au XVIII^e siècle, liés au trafic commercial et colonial, sont bien éloignés de la Méditerranée. Cette ambition coloniale face à une Angleterre rivale est une des causes des trois guerres navales qui opposent la France et l'Angleterre au XVIII^e siècle.¹¹ La guerre de Sept Ans (1756-1763), première guerre d'envergure mondiale, est absolument catastrophique pour la Marine française, et se solde par des défaites humiliantes et la perte du premier empire colonial français.

En 1778, la France se prépare à la guerre d'Amérique, sur la côte atlantique bien sûr, mais également à Toulon. Toute la flotte est mobilisée même s'il faut relativiser l'implication du port de guerre méditerranéen. Mais l'arsenal a su, par son dynamisme, répondre aux exigences de la conjoncture militaire pour

9. Fort des Vignettes, premier nom du fort Saint Louis au Mourillon, car donnant sur la rade des Vignettes.

10. Sur les quinze tableaux qu'il réalise pour le roi, les huit premiers, achevés en cinq ans, concernent cinq sites de Méditerranée. Joseph Vernet (1714-1789), catalogue d'exposition, musée de la Marine, 1976-77.

11. La guerre de succession d'Espagne (1701-1713) - La guerre de succession d'Autriche (1740-1748) - La guerre de Sept Ans (1756-1763).

les approvisionnements, les armements et la quête de renseignements. Il a également payé un lourd tribut à la victoire : 197 navires perdus dont 186 en Méditerranée, essentiellement par l'action de la marine anglaise.

Pourtant, l'arsenal de Toulon, à la fin de l'Ancien Régime, est une des plus grandes entreprises du pays et joue un rôle de premier plan en Méditerranée. C'est le lieu d'innovations techniques et technologiques qui se diffusent sur tous les océans. Il emploie 2 000 ouvriers et un millier de bagnards. D'ailleurs cette main-d'œuvre « gratuite » prend part à sa modernisation et donc à la construction des trois petits bassins Vauban, dont le premier, construit de 1774 à 1778, est dû à l'ingénieur Antoine Grognard (1727-1799). Il est, rappelons-le, le premier bassin de radoub de méditerranée française et toujours en activité, ce qui est exceptionnel¹².

Port expéditionnaire, port méditerranéen, port mondial

A partir du XIX^e siècle, le poids des marines militaires ne cesse d'augmenter en France comme en Europe. Le développement des techniques, les progrès en matière de navigation, les découvertes sur la propulsion à vapeur, puis la mise au point de l'hélice, la modernisation de l'artillerie embarquée révolutionnent le paysage maritime.

La rade de Toulon est au cœur des grands projets expéditionnaires. On en prend conscience lorsque l'on détaille les œuvres dessinées par les artistes avant l'arrivée de la photographie.

C'est le cas en 1798, lorsque Bonaparte réunit à Toulon une flotte de transport aux côtés des bâtiments de guerre de l'armée d'Orient, afin de mener des milliers d'hommes et des tonnes de matériel en Égypte, sans oublier des centaines de chevaux.

Une eau-forte de Martinet et Lejeune¹³ rappelle la puissante activité du port oubliée depuis la guerre d'Indépendance d'Amérique. Au premier plan, on assiste à l'embarquement des troupes pour lesquelles ont été mobilisés des dizaines de bateaux de pêche afin d'assurer le transfert entre le port et la rade. On assiste à l'embarquement de presque 20 000 hommes et 800 chevaux. Certains écrits mentionnent que le quai de la vieille darse s'effondra sous le poids des chevaux.

Les embarquements de troupes se déroulent le long de la côte, de Castigneau à la Tour Royale. Cette organisation logistique se présente comme un prélude, sinon une répétition, à de futures interventions comme l'expédition d'Alger en 1830 et une flotte qui appareille de Toulon avec 453 navires, 83 pièces de siège, 27 000 marins et 37 000 soldats. Et – signe du progrès – quelques navires à vapeur.

12. *Source internet : Lhistoire_du_service_des_Travaux_maritimes_Pour_memoire_numero_8_ete_2010.pdf*

13. MARTINET Pierre (1781 - ?) ; LEJEUNE Nicolas (1750 - ?) : *Départ de l'armée d'Orient pour l'Égypte, eau-forte sur papier. H. 23,2 cm, l. 32,7 cm. Inv. 2010.1.115*



D.R.

Aaron Martinet, Départ de l'armée d'Orient pour l'Égypte, de Toulon en 1798, Eau-forte. Inv. 2010.1.115. © Musée national de la Marine

Le port-arsenal devient un port expéditionnaire, une « tête de pont » pour les expéditions qui vont suivre et notamment celles de Crimée (1854-1855) dont les embarquements de troupes et de chevaux se dérouleront de la même manière. La rade est suffisamment vaste pour stationner plus de 500 navires de toutes tailles.

Enfin, l'ouverture du canal de Suez en 1869 est déterminante pour la configuration des flux militaires et commerciaux ouvrant la Méditerranée vers Madagascar, mais aussi vers l'Ouest et l'Extrême-Orient renforçant la position stratégique du port de Toulon en Méditerranée.

La modernisation de l'arsenal

Ce sont les grandes expéditions extérieures qui vont obliger les ingénieurs à prendre en considération cet autre aspect dimensionnant du port de guerre toulonnais. Non seulement il faut construire de nouvelles unités, cette fois en fer, mais aussi multiplier les quais d'embarquement et les plans d'eau de stationnement protégés.

Dès 1821, la Marine songe à libérer l'arsenal de son corset hérité de Vauban. Les premiers projets d'extension sont naturellement envisagés vers l'ouest où le terrain est peu bâti. Mais le terrain est trop médiocre et marécageux, ce qui repousse durablement les décisions. En attendant, les terrains situés à l'est de la ville, au Mourillon, sont aménagés à partir de 1836, comme simple établissement de construction navale autonome.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

En 1850, sur les plans de l'ingénieur Dupuy de Lôme, le *Napoléon* y est lancé. C'est un vaisseau de 90 canons, mû à la vapeur et à hélice, le premier du genre. En 1859, c'est *La Gloire*, première frégate cuirassée du monde, lancée depuis les cales du Mourillon.

La première décision d'agrandissement vers l'ouest est prise en 1841. Dans les quinze ans qui suivent, une nouvelle darse est aménagée à Castigneau. Un établissement industriel sort de terre. Il comporte une fonderie, des ateliers de montage et d'ajustage des chaudières, pour les nouveaux navires de guerre. Une cheminée haute de 72 mètres, qui évacue les fumées industrielles, devient la plus haute de France à son époque. Trois nouveaux bassins de radoub sont creusés à proximité. Un parc à charbon est créé sur une presqu'île artificielle créée au sud de Castigneau. Une nouvelle darse voit le jour encore, à Missiessy, inaugurée en 1863¹⁴.

Le front de mer de Castigneau est équipé de façon à permettre l'embarquement rapide d'un corps d'armée de 40 000 hommes avec 7 700 chevaux et 900 voitures. Il y a 9 appontements qui permettent le stationnement de 18 transports de troupes et leur approvisionnement en charbon¹⁵.

Le port de Toulon, deux guerres mondiales et une guerre froide plus loin

La vocation maritime du port de Toulon s'affirme et se confirme au XX^e siècle dans un contexte de profonde réorganisation de l'échiquier politique et au prix d'aménagements constants pour s'adapter aux nouveaux matériels et navires.

La Première guerre mondiale conforte la position centrale du port de guerre sur la Méditerranée, un port-base et un appui logistique pour les armées vers des zones de conflits bien identifiés. Le rôle joué par les marines de guerre, mais également marchande ou de pêche, sera essentiel durant ce conflit, même si les batailles se jouent selon d'autres règles.

La maîtrise du trafic sur mer étant capitale pour l'Entente, afin d'exercer un blocus sur la puissance continentale, elle mettra tout en œuvre pour protéger les lignes maritimes et acheminer les ressources et les troupes depuis l'Afrique du Nord et les colonies.

Les opérations amphibies lancées en 1915 aux Dardanelles, mais surtout à Salonique quelques mois plus tard, permettent d'ouvrir un nouveau front dans les Balkans, sur lequel les victoires décisives de 1918 feront capituler la Bulgarie, puis l'Empire ottoman, enfin l'Autriche-Hongrie, comme un domino. L'Allemagne, isolée, capitulera à son tour.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la Marine opère largement en Méditerranée, et la libération de la France passera par un débarquement en Normandie. *CROS B., Toulon, un arsenal dans l'objectif. Photographies anciennes (1845-1914), in Neptunia n° 283, septembre 2016.*

15. *CROS B. Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale. <https://doi.org/10.4000/insitu.275>*



mandie en 1944 dès le 6 juin suivi de près par celui de Provence, dès le 15 août. Toulon sera libéré le 27 août.

Après la guerre, le poids stratégique relatif de la Méditerranée, en termes navals, diminue au profit de l'Atlantique, en raison de l'importance économique et militaire décisive des voies maritimes de communications entre l'Europe et l'Amérique¹⁶.

Dans les années 1950-1960, la priorité est donnée au développement des forces de dissuasion nucléaire concentré en Atlantique, notamment à Cherbourg, Brest et Lorient. Pourtant la Méditerranée demeure un espace conflictuel comme lors de la crise de Suez de 1956, les crises successives liées à la décolonisation, la guerre d'Algérie, ou bien encore le conflit israélo-arabe. Ces conflits d'intérêts se superposent pour faire de la zone une véritable poudrière.

Avec la dissolution de l'Union soviétique et l'effacement de la menace militaire que représentait le Pacte de Varsovie, le port de guerre de Toulon retrouve son rôle de premier plan, notamment pour les missions de projection qui sont essentiellement déterminées par les zones de conflits.

Pendant la guerre du Golfe, la position majeure d'une Méditerranée, à l'échelon mondial, s'est révélée non seulement au niveau logistique, mais aussi l'a positionnée comme « base maritime » élargie pour les frappes aériennes à distance.

Aujourd'hui le classique combat en haute mer avec deux flottes n'existe plus et les missions de la Marine dépassent le cadre purement géostratégique.

Le premier port de guerre d'Europe se situe en Méditerranée

Première port de guerre d'Europe et de Méditerranée, la base navale¹⁷ de Toulon emploie plus de 20 000 personnes, militaires des trois armes, civils de la Défense, personnels d'entreprises... S'étendant sur plus de 250 hectares, elle dispose de plus de 10 kilomètres de quais et appontements et de douze bassins de radoub. Modernisée en permanence, elle est en mesure d'accueillir tous les types de navires de combat, français et étranger, du chasseur de mines aux porte-avions, en passant par les frégates (FREMM, furtives) et les navires de soutien logistique. Enfin, c'est le port d'attache des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) destinés à des missions de protection, de renseignement et de projection de puissance. Ils concourent ainsi à une « dissuasion conventionnelle » pouvant rallier rapidement un théâtre d'opérations, recueillir du renseignement, et parti-

16. GERMOND B., « De l'Atlantique à la Méditerranée vers une réorientation de la géostratégie navale dans l'espace euro-atlantique depuis 1989 », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 71

17. En 2000, l'appellation « base navale » remplace le terme « arsenal ». Aujourd'hui, Toulon est une « base de défense » organisée pour le soutien des forces armées.

La vocation maritime, militaire et méditerranéenne du Port de Toulon

ciper à des opérations spéciales avec le débarquement de commandos et de nageurs de combat.

Mais aujourd'hui la marine, notamment en Méditerranée, assure des missions qui répondent de plus en plus à des enjeux de sécurité autant - ou plus - que d'impératifs de défense¹⁸.

En raison du volume du trafic maritime dans ses eaux et de l'exploitation de ses ressources halieutiques, la mer Méditerranée est naturellement devenue le théâtre grandissant de missions de surveillance des pêches, de protection de l'environnement et de sauvetage en mer. En Méditerranée occidentale, la lutte contre le trafic de stupéfiants nécessite l'emploi de navires comme les patrouilleurs ou les frégates de surveillance, puis des moyens rompus aux tactiques d'interception afin de stopper tout trafic en haute mer. Tous les bâtiments et aéronefs confondus, qui peuvent être déployés, concourent à lutter contre ces menaces et les différents trafics autour des armes, du pétrole, de la drogue auquel s'ajoutent celui des migrants.



©Guladys David/Marine Nationale/Défense

Exercice antipollution Ramogepol au large de la Corse

Le problème des migrants traversant la Méditerranée pour rejoindre l'Europe ne date pas d'hier. Dans l'espace, les trois routes migratoires principales restent bien structurées entre la voie occidentale, depuis le Maroc, la voie centrale par la Libye et la Tunisie vers l'Italie et la voie orientale par la Turquie et la Syrie

18. *Rapport d'information, commission de la Défense nationale et des forces armées en conclusion des travaux d'une mission d'information sur le rôle de la marine nationale en Méditerranée et présenté par MM. Jean-David CIOT et Alain MARLEIX, 7 février 2017.*



vers la Grèce puis les Balkans. L'importance relative de ces voies varie selon l'évolution du contexte politique et sécuritaire et constitue une réalité avec laquelle la Marine doit composer.

C'est ce qu'on appelle l'action de l'État en mer. Ces missions de service public représentent actuellement environ un quart de l'activité de la Marine nationale.

« *Il ne faut jamais oublier que le rapport entre États passe aussi par l'affirmation de la puissance* » (Gilles Boidevezi, préfet maritime de la Méditerranée)¹⁹

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982, signée à Montego bay, consacrait une approche reposant sur la délimitation de zones maritimes dans lesquelles les États disposent de pouvoirs différenciés. Cette approche a considérablement évolué avec l'apparition de nouvelles exigences économiques, stratégiques et écologiques, et dans un contexte attisé par les enjeux énergétiques notamment. Cette tendance ne fait que s'accroître avec les récentes découvertes de gisements de gaz en Méditerranée orientale qui aiguisent les appétits.

« *Progressivement, on assiste à une territorialisation de la Méditerranée* »²⁰ avec, selon les pays des lectures différentes de la Convention de Montego bay, alors qu'il faudrait privilégier une démarche globale appuyée sur l'unité de l'espace maritime. La France promeut très clairement le respect du droit international, en particulier la liberté de navigation et d'action en mer. C'est pourquoi le déploiement d'unités en Méditerranée centrale et orientale permet à la marine nationale d'agir partout sans entrave et protéger les intérêts, les activités commerciales, voire agir en situation d'urgence pour évacuer des ressortissants ou nolisier des navires pour acheminer du fret humanitaire²¹.

La Méditerranée en général, et le port de Toulon en particulier, semblent devoir conserver encore longtemps en termes militaires, stratégiques et navals, une position majeure qu'ils ont acquis dès l'Antiquité.

19. <https://www.meretmarine.com/fr/content/amiral-boidevezi-comme-en-mer-de-chine-assiste-une-territorialisation-de-la-mediterrane>.

20. VAE Boidevezi, *op. cit.*

21. En juillet 2006, l'opération Baliste est déclenchée afin de porter secours aux ressortissants français et occidentaux au Liban, lors du conflit israélo-libanais. Plus de 11 000 personnes sont évacuées, dont 8 000 Français mobilisant plusieurs unités de la Marine dont le porte-hélicoptère amphibie (PHA) Mistral.



Bulletin d'adhésion & Abonnement 2022

<p align="center"><u>BULLETIN D'ADHESION 2022</u> Membre Individuel</p> <p>Je soussigné</p> <p>souhaite adhérer à l'IFM en qualité de</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Membre actif (40 €)<input type="radio"/> Etudiant (10 €)<input type="radio"/> Cotisation de soutien (100€ ou plus)<input type="radio"/> Membre Bienfaiteur (800 € ou plus)<input type="radio"/> Membre Donateur (2 000 € ou plus) <p>Je fais un don complémentaire de</p> <p>Adresse</p> <p>Code postal..... Ville.....</p> <p>email.....</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Je souhaite recevoir des informations de l'IFM à cette adresse email : OUI / NON	<p align="center"><u>BULLETIN D'ADHESION 2022</u> Adhésion personne morale</p> <p>Société</p> <p>Représentée par M</p> <p>souhaite adhérer à l'IFM en qualité de</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Membre actif (40 €)<input type="radio"/> Cotisation de soutien (100€ ou plus)<input type="radio"/> Membre Bienfaiteur (800 € ou plus)<input type="radio"/> Membre Donateur (2 000 € ou plus) <p>Fait un don complémentaire :</p> <p>Adresse</p> <p>Code postal Ville.....</p> <p>Email du représentant</p> <ul style="list-style-type: none"><input type="radio"/> Je souhaite recevoir des informations de l'IFM à cette adresse email OUI/ NON
<p align="center"><u>REVUE MARITIME</u> <u>BULLETIN D'ABONNEMENT</u> <u>OU DE REABONNEMENT 2022</u></p> <p><input type="checkbox"/> Oui, je désire m'abonner à la REVUE MARTIME</p> <p><input type="checkbox"/> Oui, je désire me réabonner à la REVUE MARTIME</p> <p>45 € /an (3 numéros)</p> <p>A retourner avec votre règlement à :</p> <p>IFM – 47, rue de Monceau 75008 PARIS (ou à votre comité local). Ou procéder comme pour l'adhésion par mail et virement bancaire</p> <p><input type="checkbox"/> Je désire recevoir une facture.</p>	<p align="center"><u>REVUE MARITIME</u> <u>ABONNEMENT de SOUTIEN 2022</u> <u>ABONNEMENT SOCIETES</u></p> <p>4 exemplaires de chaque numéro de la revue pendant un an : 400 € TTC</p> <p>Pour 10 exemplaires et plus de chaque numéro, envoi groupé : nous consulter.</p> <p>RESERVATION D'ESPACE PUBLICITAIRE Par numéro</p> <p>½ page : 1350 € HT 1 page : 2700€ HT 2^{ème} ou 3^{ème} de couverture : 3.000€ HT (Typon fourni par l'annonceur)</p>

Merci de retourner ce bulletin avec votre règlement à votre **Comité local**
ou à : **IFM 47, rue de Monceau 75008 PARIS**

Il est possible de payer par **virement bancaire** et d'adresser ce bulletin ou ces informations
par mail à association.assifm@sfr.fr

Nos coordonnées bancaires : *Institut Français de la Mer*
IBAN : FR76 3000 4007 9300 0000 9572 050
BIC : BNPAFRPPPT

Les cotisations et dons donnent droit à réduction d'impôt : un reçu fiscal vous sera adressé par mail.



La filiation oubliée des voiliers jouets une navigation de la Seine à la mer...

Thierry Vincent

Historien - Attaché de conservation. Le Havre

Lorsque les cohortes d'écoliers, formés sous la Troisième République, apprenaient sur leur livre de géographie que La Seine était le plus long fleuve navigable de France, probablement ne s'imaginaient-ils pas le terrain de jeux merveilleux que ce ruban sinueux et brillant pouvait représenter.

Depuis les abords de Paris, jusqu'à la baie de Seine, le fleuve offre une ouverture inespérée pour le nautisme fluvial et la navigation en pleine mer. C'est alors un espace ludique très apprécié par les petits et les grands.

Poussons les portes du souvenir, embarquons sur le canot du passé et laissons-nous dériver au gré des chromos, des cartes postales et des photos d'antan, de Joinville jusqu'à Sainte-Adresse et le Nice Havrais, à la poursuite des voiliers jouets, de leur histoire et d'une filiation, ignorée, étonnante, bien que de bon aloi.

La Seine et la Marne : le nautisme de plaisance

Au cours du XIX^e siècle, les Parisiens découvrent les bienfaits des bains de mer, les attraits des villes balnéaires et la navigation de plaisance. L'imaginaire de la mer s'est infiltré dans les esprits. Il y est ; il n'en ressortira plus et le loisir aquatique s'impose, incontournable.

C'est alors que la mode aidant, les promenades au bord de l'eau vont s'organiser et se développer au point de susciter un véritable engouement. Le

nautisme fluvial s'implante le long de la Seine et de la Marne : Joinville-le-Pont, Saint-Maur, Lagny. Les bassins de La Villette, Neuilly ou Suresnes deviennent le théâtre de joutes nautiques, de courses d'avirons, de lieux de canotage, de promenades et de régates de voiliers. En quelques années, ces lieux s'accordent comme

le point de rencontres des dandys et des mondains venus s'encanailler dans les guinguettes.

Et les enfants dans tout cela ? Ils ne sont pas oubliés, ou plus exactement, ils ne s'oublient pas. Ils reconstituent, à leur échelle et sur les mares des villages proches de la Capitale ou dans les bassins des jardins publics, ce que les grands organisent au bord du fleuve et de ses affluents. Voire même, ils monopolisent, durant quelques heures, une portion de la Marne pour y organiser des concours de voiliers-modèles.

Le temps d'une régate, des messieurs, en chapeaux melon et beaux costumes, se frottent aux chemises amidonnées des enfants pour se faire une place, lâchant leurs voiliers de concours, portant au guidon les couleurs des premiers modèles-clubs. Un diplôme, ou une médaille, vient récompenser le plus ardent, qui, à ce jeu-là, n'est pas

forcément le plus expérimenté, ni même le plus sage.

De la barque de baignoire au voilier jouet en bois rare

Entre les petits bateaux rustiques et les magnifiques voiliers, luisants de vernis, beaucoup de modèles différents se côtoient sur les plans d'eau. Certaines coques naissent des mains d'un gabier sur un navire au long-cours, d'autres sortent de la cave-atelier d'un grand-père. Voilà la barquette qui s'échappe des mains enfantines, penchées au-dessus d'une eau aux reflets de liberté.

Ce canot n'est pas toujours joli. Il n'est parfois qu'un bout de bois grossièrement équerri, taillé au couteau de poche, tout juste creusé pour évoquer la cale des grands cap-horniers. Mais il transporte déjà tous les rêves de l'enfant qui en devient le capitaine. Et les aventures commencent à l'instant même où l'embarcation, en partance pour les Amériques, déborde le quai surchargé de sacs,



Concours de petits voiliers sur la Marne (vers 1906, d'après A. Breger)

D.R.



de futailles et de marchandises diverses. La mer, le fret, le commerce, l'achat, la vente, en un mot, le négoce maritime : des jeux d'enfants, pour de futurs métiers d'hommes.

Un souffle d'air tiède, le petit voilier oscille sous la poussée des alizés des côtes d'Afrique. Au milieu du bassin, les vagues gigantesques d'une tempête océanique déferlent sur le pont. Les côtes sont déjà en vue. Dans quelques minutes, la barque se transformera en sloop de pirates, ou en frégate de la Royale...

Ces voiliers de bassin évoluent et s'adaptent. En dehors des chaloupes de trous d'eau, faites « maison », les plus imposants sont souvent travaillés comme des vrais navires, une belle vague d'étrave ourlant le taille-mer, au près et au portant. C'est, en miniature, la reproduction de navires de travail, comme il en existe alors des milliers dans tous les ports de France de la Manche et de l'Atlantique...



collection particulière

*Voilier de travail, dit coque noire.
Fabrication Ch. Deffain*

Des coques noires, passées à la peinture, comme enduites de coaltar, pour éviter de pourrir, et dans les eaux tropicales, pour lutter contre les tarets. Il y a aussi les thoniers et les voiliers à la marée fraîche. Pour les terre-neuviers, les lignes sont différentes, plus élancées, celles d'une goélette assurément... Ceux-là, à n'en pas douter, sont des voiliers d'enfants de riches, que ne concurrencent que ceux des fils de négociants avec leurs cap-horniers ou leurs clippers « fins comme des oiseaux », les fameuses hirondelles de Rio. La hiérarchie sociale existe aussi au bord des bassins.

Avec le développement de la villégiature et des dimanches de loisir, la barque de travail a laissé place à la compétition et au yachting. En dehors d'un fils de paysan, de pêcheur ou de manouvrier, quel enfant endimanché voudrait d'une barcasse en bois brut, aux voiles sans ourlets ? Le fils de famille, accompagné de sa sœur et de sa nurse, se doit d'avoir un beau voilier, remarquable et remarqué.

Volumineux et encombrants, les voiliers modèles, et leurs gréements importants, ne sont pas faciles à manipuler par les enfants. Et quelles complications, quand il faut les emporter dans le train vers les lieux de villégiature, ou même par le tram, jusqu'au parc. Dès 1903, un inventeur donne une première estocade. Edmond Desvaux, que l'on va croiser encore, semble être à l'origine de la mâtüre pliante : une plaque de métal fixée au pont, pliée en U à deux pattes verticales entre lesquelles se positionne le mât, le tout traversé par un axe, qui forme un point de rotation ; le mât peut dès lors être couché pour faciliter le transport du voilier « sous le bras ».

Un procédé assez identique, complété d'un vît-de-mulet pour la bôme de grand-voile, sera breveté par G. Girard, utilisé par H. Turchet, fabricant parisien

collection particulière



Piètement articulé de mât pour voilier jouet mis au point par Ed. Desvaux à partir de 1903

de voiliers jouets, puis racheté en 1921 par Charles Deffain, pour en équiper ses propres voiliers.

Au cours des années 1900, le voilier jouet se fait lui-même concurrencer par les navires à vapeur, à aube, puis à hélice. Ce sont des navires de grands. La manipulation oblige à la prudence. Ils brûlent les doigts, et la chaudière explose si on ne lâche pas, fort à propos, la vapeur. Crachant et fumant, les voici qui rivalisent de vitesse avec les meilleurs régatiers. Certains vont jusqu'à éperonner les yachts pour les couler. Le monde, comme frappé d'une folie agressive, même sur les bassins des parcs-promenade, est en train de changer.

De la guerre totale à l'après conflit

C'est durant un si bel été que tout va basculer dans l'horreur et l'anéantissement. Les affiches tricolores ont été placardées sur les murs des mairies. Les bords de Marne sont étonnamment silencieux. Ils ne résonnent plus des cris des joueurs, de la fulgurance des enfants courant après leurs voiliers, ni des rires contenus des dames se promenant au bras de leurs maris. Ceux-ci sont partis, comme tant d'autres, vers l'Est, ou les frontières du Nord, en équipement bleu Horizon et rouge Garance. Des millions n'en reviendront pas...

Durant quatre années, les usines de jouets, dans lesquelles naissaient les voiliers grésés en houari, deviennent des centres de production de casques Adrian,

de masques à gaz et d'obus de 75. D'autres, trop exposées, sont incendiées par l'ennemi germanique. Tant en Allemagne qu'en France, la guerre, omniprésente, impose son quotidien aux enfants. Les bassins se muent en lieux de combats navals, autour desquels sont scandés les noms de belligérants. Le navire, qu'il soit à voiles ou mécanique, est brandi comme

Dessin humoristique de propagande anti-allemande par Poulbot



collection particulière



un étendard national, à la face de l'ennemi. Puis, un matin de novembre 1918, derrière la boueuse toile bleu horizon des capotes de la soldatesque survivante, éclot, enfin, l'azur d'un jour de paix.

Après 1920, le yacht jouet, immaculé et élégant, écrase sans scrupule, de sa supériorité altière, le voilier de travail, considéré, probablement à tort, comme disgracieux. Exit le bois local trouvé dans l'arrière-boutique du menuisier. Vive le veinage des bois rouges ou bruns chauds de l'acajou, du niangon ou du sipo vernis !

Ces noms eux-mêmes évoquent l'exotisme... Ou l'odeur iodée du goémon peut-être, venue des Abers de Bretagne nord, des côtes de la Manche, ou du littoral de la Saintonge. Quant aux voiles à l'anglaise, ou blanches, en coton, ou en shirting, elles sont comme les ailes des mouettes au-dessus de l'eau, à la fois légères et fermes à la pression du vent sur la surface vélique...

Regard sur le patrimoine maritime ludique

C'était hier et c'est pourtant déjà si loin ! Que reste-il de ce temps passé ? Peu de choses en vérité. Quelques souvenirs incertains, des récits comme étrangers, des chromos et des cartes postales, parfois jetés aux quatre vents. Le temps est donc venu de se pencher sur leur histoire et de comprendre leur genèse. Intéressons-nous alors à cet itinéraire des voiliers jouets et à la destinée de ces hommes qui les ont créés. En un mot, revenons sur la valeur patrimoniale des modèles navigants : voiliers jouets et bateaux de bassin.

Contrairement à la condescendance amusée dont il est affublé par la plupart des conservateurs de musées qui, de ce fait, en négligent jusqu'à l'existence en collection, le voilier jouet peut justifier d'une belle ascendance maritime. Ses racines plongent, en effet, dans les terroirs les plus en prise avec le savoir-faire des charpentiers des grands chantiers navals de nos provinces littorales. Pour admettre le lien entre coques de chantier, yachts modèles et voiliers jouets, encore faut-il en découvrir la parenté, puis en écrire la filiation qui, dès lors, devient la démonstration probante de sa descendance. C'est au Havre que se noue l'histoire.

Vers 1850, la mare aux Huguenots, au pied des remparts nord-ouest de la ville fortifiée, devient en quelques années le lieu de rencontre des maîtres charpentiers des chantiers Normand, Grenier, ou Nillus. Que font ces hommes à l'air sévère ? En connaisseurs, ils caressent d'une main légère les lignes des modèles que leurs homologues ont apportés. Ils jaugent, ils comparent. Un œil expert passe sur les courbes, en suivant la ligne d'étrave, effleurant les bordés, remontant jusqu'à l'étambot.

La mare aux Huguenots, un vaste étang, relique du temps d'un Havre, né des marais de la plaine alluviale d'Ingouville et du Bas-Sanvic. Pas encore la mer, mais déjà l'eau saumâtre à la portance particulière. Le site est un tiers-lieu, sorte

de coworking avant le mot ; il permet de se retrouver informellement chaque dimanche et de rivaliser de compétence. Chacun met à l'eau son modèle, règle les voiles et laisse aller. Le voilier modèle de chaque chantier prend vie, il s'ébroue et déjà se dirige vers l'autre rive. Qui va gagner sur les autres ?

Les voiliers sont à peine partis, que déjà il y a des perdants et des heureux.

Nous tenons là les premiers essais des voiliers modèles, avec ces tests en pleine eau, qui permettent aux meilleurs maîtres-ouvriers des chantiers navals havrais, d'affiner une ligne ou de déplacer le point d'équilibre, pour accroître en vitesse et performance.

Pourtant, l'expansion de la ville, entre 1853 et 1867, et le comblement des plans d'eau d'exercices dominicaux vont presque mettre à bas les attentes des charpentiers de marine.

Après un temps d'incertitude, les rencontres se reconstituent plus officiellement encore.

Le Havre bénéficie, dans le champ de la société maritime, de presque un tiers de siècle de notoriété et d'appui de la bourgeoisie locale, avec la considération de celle de la capitale. Car la cité océane, touristique et balnéaire, est reliée, depuis 1847, à Paris par les trains de plaisir. Le Havre, port de commerce international, mais aussi port de plaisance, ouvert sur la baie de Seine, dispose d'une Société des Régates.

Dès 1863, sous le patronage du Prince Napoléon, et avec l'appui du duc de Riánsarès, les amateurs se sont constitués en acteurs incontournables des concours de yoles, canots, pirogues, bateaux-pilotes, avec des prix qui retiennent l'attention des plaisanciers les plus avertis. Parmi les membres locaux influents, on note Edouard Winslow, nommé président, E. Wanner au poste de vice-président, le trio Mandroit, Normand, Quesnel, comme membres du bureau, et la plupart des armateurs et négociants havrais en tant qu'adhérents : Barbulée, Bossière, Chégaray, de Coninck, Grenier, Latham, Masurier, Rispal, ... Et tant d'autres.

Au Havre, comme ailleurs, une forme de concurrence se crée. Une Société des Petites régates Havraises (SPRH) se développe, à partir de 1866 - patronnée par le Yacht Club de France - qui organise des concours de voiliers modèles, dans plusieurs bassins du Havre, mais également à Fécamp

Cet engouement pour la mer et la compétition se concrétise, deux ans plus tard, par la première Exposition Maritime Internationale. Un concours de voiliers modèles est justement organisé à la fin de l'été par la SPRH, dont le théâtre est le bassin des Transatlantiques



Société des Petites Régates havraises, entête de lettre (Archives municipales du Havre, FM, 3R, C1-L6)



D.R.

*Concours de voiliers modèles en août 1868, bassin des Transatlantiques, Le Havre
dessin de Lix, d'après la revue L'année Illustrée*

Un compte-rendu dans *L'année illustrée* atteste du succès. L'exposition et les concours nautiques attirent des personnalités les plus en vue du moment, dont Jules Verne bien sûr, mais également Claude Monet, et Alexandre Dumas.

Les quais trop hauts du Havre, ou les grills trop bas, souvent mouillés sous quelques centimètres d'eau, ne facilitent pas les régates. Ajouté à cela, que les maîtres-charpentiers vieillissants, laissent maintenant la place aux jeunes.

En trois décennies, la discipline a, par conséquent, évolué. La rencontre professionnelle, ancêtre du test en bassin de carène, a progressivement été remplacée par une sociabilité mondaine, organisatrice de concours de yachting modèle. Une *Société d'Etude de Modèles* est même créée en 1884.

Le principe constructif du voilier modèle, passé du test à la compétition, subit encore une mutation, donnant naissance à une nouvelle forme de voilier : le voilier jouet.

La rupture entre voilier modèle et voilier jouet

Héritiers directs des formes élaborées par les chantiers navals, les voiliers modèles peuvent s'honorer d'une belle origine créatrice. Une dichotomie s'opère au cours de la dernière décennie du XIX^e siècle. Désormais les modèles-tests, en exemplaire unique, sont la référence en matière de profil de coque. Et en pendant, se trouvent les bateaux jouets – navires mécaniques et voi-

liers - à la morphologie générale allégée, aux lignes essentielles, fabriqués en grande série et en usine : plus d'accastillage et un gréement simplifié, tant dans la mâture et les haubanages, que dans la voileure.

Les impératifs de fabrication sont que le voilier jouet doit être commode à transporter par un enfant, facile à régler, résistant à l'eau de mer, aux abrasions des bords de bassin en pierres ou en ciment, et aux gestes brusques des marins en herbe.

Le maître-mot de la production du voilier jouet : ce dernier est réfléchi par le fabricant comme un objet ludique, de création industrielle simple, pour une fabrication à grande échelle. Le coût de fabrication doit être réduit au maximum. La vente en nombre, assure seule le retour sur investissement et garantit la marge bénéficiaire.

La production industrielle du voilier jouet, entraîne, dès 1906, la naissance d'un gréement nouveau. Optant donc pour une simplification, quelques fabricants précurseurs osent l'innovation et dessinent une grand-voile triangulaire qui, en quelques années, devient l'égal, puis le supérieur, du gréement aurique en houari avec tangon très apiqué, qui règne pourtant, en maître incontesté, dans le monde des yachtmen amoureux de leur voiliers de course.

Cette nouvelle coupe de voile, qui prendra d'ici peu le nom de bermudienne, a pu passer pour une simplification à l'extrême - et par là, sans intérêt autre que manufacturier - amenant à une voile avec un guidant long et droit, presque ridicule auront jugé certains yachtmen puristes, même s'ils lui reconnaissent une ligne assurément moderne, trop peut-être.

De fait : côté fabrication, dans un rectangle de toile, tout en respectant trame et chaînette, il est dès lors possible de tailler industriellement et rapidement, en opposition, deux voiles bermudiennes. Imaginez le gain de matière première et de temps, en termes de coupe de trois côtés simplement, de piqûres pour les ourlets et de pose des œillets aux coins de la voile !

Sur les bassins des parcs-promenade, naviguent ainsi, à merveille, de novateurs voiliers jouets. Étonnants dans leur gréement nouveau, ils ne manquent pas de devenir les ambassadeurs de l'invention. Et cette voilure innovante ne peut qu'attirer l'attention des yachtmen attentifs qui accompagnent leurs enfants au parc.

La course des voiliers jouets

Il faudra attendre une quinzaine d'années pour que le gréement Marconi et la voile bermudienne s'imposent sur les voiliers de plaisance des adultes. Mais n'est-il pas piquant de penser que l'origine de ce gréement, qui est devenu la

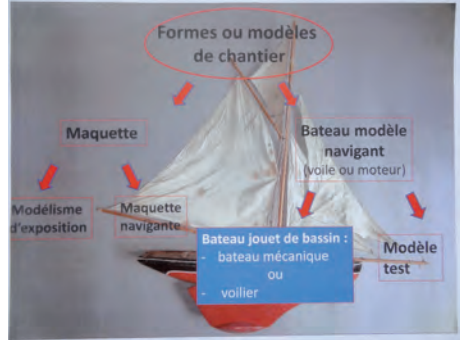


Tableau de synthèse par l'auteur, démontrant la filiation des voiliers jouets, à partir des modèles de chantiers navals créés au Havre.



référence, est une adaptation, pour une application à la norme maritime, d'une simple vision de fabricant de voiliers jouets ?

Cette évolution était irrémédiable. Car, les enfants ayant eux-mêmes été initiés, avec leurs voiliers de bassin, à la vision et aux réglages des voiles d'un gréement Marconi, ne pouvaient, devenus de jeunes adultes passionnés de voile, que réclamer auprès des fabricants de yachts, une transposition sur leur voilier de plaisance, de leurs pratiques d'enfance.

La Première Guerre mondiale ne posera pas une chape de plomb sur les jeux enfantins. Nous l'avons vu précédemment, les voiliers, concurrencés par les coques de fer mécaniques, s'affrontaient sur les bassins des parcs des grandes villes. Elle ne fut qu'un freinage.

Au lendemain du conflit, l'industrie du jouet va d'ailleurs progressivement retrouver son rythme de production, d'autant que les slogans « achetez français », en délaissant les concurrentiels jouets allemands, fleurissent sous la forme d'étiquettes, de vignettes et de réclames.

Pour reprendre une expression connue, le monde de la production industrielle en plein repositionnement, n'est pas celui des Bisounours. Le fabricant Edmond Devaux, par exemple, qui s'impose par le dépôt de plusieurs brevets pour la production par toupillage des coques, voit son entreprise rachetée par Michel Fradet, un fabricant, investisseur, stratège, politique et doté d'un appétit croissant, qui élimine ainsi un sérieux concurrent. Michel Fradet, tous

les enfants l'ont connu, *via* sa production remarquable : il est le père des voiliers Nova. Il est, par ailleurs, éditeur de la revue professionnelle *Le Jouet Français*. Dans les années 1930, on lui doit l'utilisation de l'image dynamique du *streamline*, très récemment importée des États-Unis. Appliquée à sa ligne de voiliers jouets, il optimise alors à son profit l'effet de mode qui caractérise l'engouement pour l'art Déco.

Outre ce grand parmi les grands, des dizaines de fabricants de voiliers - Charles Deffain, Léon Giraud-Sauveur, Albert Billet et ses voiliers *MAB*, Lucien Collin et la production *Collin-Lévêque*, Martel à

Publicité pour les bateaux Nova, utilisant le principe Art déco du streamline, importé des États-Unis (d'après le dessin de A. Cayeux)

collection particulière



Saint-Servan - se partagent le marché jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Dès le début des années 1940, le dictat de l'occupant, les réquisitions d'usines et la pénurie de matières premières – métal, bois, tissus - mettent à mal la trame industrielle nationale.

Au lendemain de la guerre, dans une France très éprouvée, de nouveaux noms s'imposent, comme par exemple : Marine-Jouet à Paris, Borda, Tirot, Chamare, de façon éphémère et anecdotique, Bourgueil, avec la marque *Vogue*, Henri Gaultier et sa *Hotte aux Jouets*, Giraud-Sauveur, passé sous la direction d'un des fils et Nova, qui est toujours le leader par la qualité de sa production. Plus pour longtemps.

Perdus corps et biens ...

Parmi ces fabricants issus du renouveau d'après-guerre, une production s'impose par son originalité, il s'agit de la marque Nillop. Qu'est-elle exactement ? Nillop est l'anagramme de Pollin, qui est lui-même le patronyme de Maurice Pollin. Il est né en novembre 1911 à Bordeaux. En 1957, il est directeur d'une usine de production de jouets en bois, implantée à Lézignan-Corbières (Aude).

Fabricant généraliste, Maurice Pollin se découvre, dès 1958, un attrait particulier pour les voiliers. Il sent qu'il y a un créneau à prendre, auquel aucun fabricant n'a encore pensé : une homologation officielle pour une ligne de voiliers de loisir, mais aussi de compétition. Il développe une section jouets de « constructions nautiques » dont le principe repose sur l'utilisation du contreplaqué « marine » pour les coques et les ponts, comme l'indique l'intéressé lui-même « suivant les méthodes employées dans les chantiers maritimes ». Dès 1959, il obtient un label de conformité de la Fédération Française de Yachting à Voile (FFYV), pour les concours de voiliers modèles, dans la série de la jauge officielle des 0,75 junior.

Un phénomène cataclysmique est pourtant en gestation. Il va clôturer de façon dramatique le temps des *Trente Glorieuses*. 1974 : premier choc pétrolier, suivi d'une seconde crise qui débute en 1978, encore plus sévère que la première.

Les deux crises occasionnent une plaie béante chez les artisans et les petits industriels. Un autre constat, qui s'avère létal pour beaucoup de fabricants de jouets, est que les activités de plein air n'ont plus l'attention des enfants, de plus en plus attirés par les jeux de société et les premiers jeux électroniques.



Encart publicitaire pour les voiliers Pollin (Annuaire du jouet, dec1959)

D.R.



Entre le début des années 1970 et celui des années 1980, la plupart des fabricants de voiliers jouets ferment : Deffain, *Nova*, *Borda* de Mamers, *JL*, *Nillop*, *JRD* de Paris, *JAB* de Granville, mais également ceux qui avaient pourtant mis sur une adaptation de leurs chaînes de production en optant pour le plastique thermoformé : *La Hotte aux Jouets* de Henri Gaultier, *JEM* à Lyon, *GS* à Champagne...

La mise en cessation d'activité d'une entreprise, jugée par ailleurs fragile, ne déclenche aucun enthousiasme chez les investisseurs. L'absence de repreneurs, eux-mêmes très dubitatifs sur un devenir possible de la production des jouets en bois, marque la fin de ces entreprises.

Le voilier jouet de qualité, a vécu.

Les recherches pour la connaissance de l'histoire du développement du voilier jouet méritent encore d'être affinées, pour mieux en cerner le déroulement, en appréhendant dans ses détails et ses subtilités industrielles, les influences, les originalités, les déclinaisons d'une production en nombre, qui flirtent avec les millions d'unités produites : approximativement 700 000, en soixante ans d'activité pour *Tirot*, 800 000, pour *Borda* en cinquante ans, plus d'un million pour *Nova* sur le même pas de temps, et probablement plus du double pour *Giraud-Sauveur*... Sans compter les dizaines d'autres fabricants, à la production plus modeste.

Orientation bibliographique :

DEFRADAT S. (2001). *Du chocolat. Des images et des jouets*. Du May éd., Boulogne-Billancourt : 208 p.

FREMOND D., MADE-VACHE A. et NIDERLINDER A. (2007). *Bateaux jouets 1850-1950*. Coédition Musée national de la Marine, Paris, Editions du Chêne, IMP Blanchard imp. : 192 p.

GUILLOTTEL Ph. et ALLAIN-DUPRE Y. (2010). *Vogu'emer les Voiliers Guérandais*. Editions LR Presse, Auray : 160 p.

MARCHAND F. (2016). *Radiguet et fils. Les jouets scientifiques*. Editions Divinence ; SCEI, imp., Ivry-sur-Seine, France. 188 p.

MERING A. et MESTROT F. (2002).- *Canots et voiliers de nos bassins 1935-1970*. Edition Plein Gaz, Paris : 184 p.

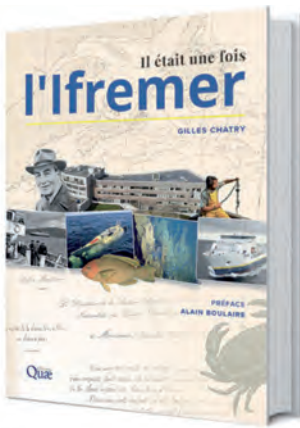
REMISE J. (2007). *Le jouet et la mer. Histoire d'une collection*. Editions Monelle Hayot, Saint-Rémi-en-l'Eau, imprimé en Chine : 303 p.

VINCENT Th. (2009). *Les voiliers jouets en France 1863-2009*. LR Presse édition, Auray : 287 p.

Il était une fois L'IFREMER

Gilles Chatry

Éditions QUAE



Dans ce passionnant ouvrage, richement illustré, Gilles Chatry, Directeur des archives de l'IFREMER, et vice-Président du comité IFM de Bretagne occidentale, nous emmène dans l'histoire, la généalogie, par un grand plongeon dans les archives de cet organisme en charge pour la France de la coordination des moyens et des recherches sur tout ce qui touche aux océans.

L'histoire de l'IFREMER est liée à celle des pêches maritimes, depuis le milieu du XIX^e siècle, puis, à celle de l'océanographie qui s'est invité comme science utile dans bien des domaines relatifs aux océans du globe. C'est cette histoire à la fois scientifique et historique que Gilles

Chatry nous raconte, aux fils des pages de ce beau livre richement illustré par des images et des anecdotes.

L'IFREMER a deux ancêtres :

- L'ISTPM

Il y a d'abord le Service Scientifique et Technique des Pêches Maritimes confié à sa création, le 24 mai 1862, à Victor Coste que l'auteur qualifie d'illustre ancêtre de l'Ifremer. Il prend la suite des inspecteurs des pêches, qui jouaient un rôle important auprès des pêcheurs, dès le XVII^e siècle, dont la création remonte aux ordonnances de Colbert.

Ce service se transforme le 31 décembre 1918 en l'Office Scientifique des Pêches Maritimes (OSTPM). L'office permettra le développement des laboratoires de recherche (chimie, bactériologie) et la création de stations côtières à Boulogne-sur-Mer, Saint-Servan, La Rochelle, Lorient complétées par les laboratoires du musée de la mer de Biarritz. En 1935, l'Office dispose du premier navire océanographique français, conçu à cet effet, le *Président Théodore Tessier* du nom du Directeur de l'Office. Avec ce navire, comme le souligne l'auteur, le navire prend le large vers les côtes de l'Espagne, du Portugal, du Maroc et le Banc de Terre-Neuve (Saint-Pierre- et Miquelon).

Entre 1939 et 1945 l'Office poursuit son œuvre entre pêche, résistance et ravitaillement.

Dès 1945, le *Président Théodore Tessier*, véritable laboratoire flottant, miraculeusement rescapé du conflit, reprend la mer pour des campagnes au service de l'océanographie des pêches, parallèlement des laboratoires sont créés outre-mer. En 1953, l'OSTOM devient ISTPM (institut scientifique et techniques des pêches maritimes).

Ces années d'après-guerre ont vu la naissance de la grande océanographie française. Le *Théodore Tessier* est remplacé par le *Thalassa*, en 1965 le *Jean Charcot* rejoint la flotte océanographique, c'est un grand navire pluridisciplinaire destiné à offrir à la communauté océanographique nationale un moyen lourd d'investigation en mer, doté des dernières avancées techniques.

Le COMEXO, créé en décembre 1959, va fournir à la communauté océanographique nationale des moyens communs, afin de financer des laboratoires et former des océanographes. Sa politique est orientée vers l'acquisition de connaissances et la construction d'importants moyens de travail à la mer.

- CNEXO

C'est de ce contexte politique et scientifique, favorable à la recherche océanographique, qu'est créé, par la volonté du Général de Gaulle, le CNEXO (Centre National pour l'EXploitation des Océans) le 3 janvier 1967. Etablissement public à caractère industriel et commercial, rattaché directement au Premier Ministre, le CNEXO est chargé de donner une impulsion aux diverses actions menées dans le domaine de l'océanographie française et d'en coordonner le développement. Sous la Présidence de son premier PDG, Yves La Prairie, est construit la COB (centre Océanologique de Bretagne) à Brest, ensemble de laboratoires permettent de remplir sa mission, tant dans l'étude des grands fonds que dans l'exploitation des ressources vivantes que des pollutions. A côté des moyens navigants, le centre est doté de moyens de plongée profonde. En 1983/1984, le *Jean Charcot* effectue une croisière autour du monde menant 38 campagnes scientifiques dans les océans : Indien, Pacifique et Atlantique. Ce fut un formidable moyen pour faire connaître la richesse de la recherche française sur les océans.

L'IFREMER, né le 5 juin 1984 par la fusion des deux univers : l'un lié aux pêches maritimes, l'autre l'océanographie et l'océanologie française, chacun des organismes a apporté ces avancées scientifiques et technologiques, qui ont été et sont encore utiles à l'évolution des études scientifiques. Je ferai mienne la conclusion de Gilles Chatry « la mer, bien commun de l'humanité, plus étendue que l'ensemble des continents, facteur de bien entre les peuples et bien-être des populations, représente aussi son avenir. »

Avec son siège implanté à Brest, l'IFREMER a rempli la mission, assignée en 1969 par le général De Gaulle, en signant le livre d'or de la ville de Brest « *À Brest, à ses ambitions océanes qui sont les ambitions de la France* ». Brest a rempli sa mission avec la création du campus mondial de la mer, des laboratoires universitaires et privés tournés vers les Océans et leur richesse, et, demain, avec la tenue à Brest du premier « *One Ocean summit* ».

Je souhaite au lecteur de prendre autant de plaisir que moi en lisant.

Régis Menu

Le (re)localisation du monde

Cyrille Poirier-Coutansais

Préface de Pascal Lamy, CNRS éditions 2021



Il est rare que *la Revue maritime* publie le compte rendu d'un ouvrage qui ne soit pas maritime. La présente recension fait donc exception puisqu'il s'agit d'économie. Nos lecteurs connaissent bien son auteur, Cyrille Poirier-Coutansais, directeur de recherches du centre d'études stratégiques de la marine, coupable de nombre d'ouvrages maritimes et rédacteur en chef de la collections d'essais Études marines dont nous recommandons vivement la lecture. La Revue avait rendu compte des « Hommes et la mer », vaste fresque à mi-chemin entre l'histoire et la sociologie parue en 2017, qui faisait suite à une série d'Atlas historiques, ou géopolitiques, parus en 2015 et 2016. La « maritimité » de notre auteur valait donc bien que la Revue fit une exception d'autant plus que l'éminent préfacier place d'entrée le propos de notre ouvrage sous des auspices maritimes : « voilà bien un livre de marin » écrit-il en ouverture d'une préface élogieuse qui rappelle que la globalisation de l'économie repose sur deux éléments : les porte-conteneurs et les câbles sous-marins. Ainsi, la Revue reste fidèle à sa vocation en rendant compte d'un texte qu'il aurait été criminel de négliger.

Il est ici particulièrement périlleux de résumer en quelques lignes un texte aussi riche et précis dont la densité se prête peu à une synthèse. Le propos général peut cependant être ramassé en quelques mots que j'emprunte à l'auteur dans un entretien qu'il a donné au Musée de la marine :

« La globalisation dont on parle aujourd'hui a connu trois phases. La première est initiée par les « Grandes découvertes » ... En une génération, Portugais et Espagnols relient les continents entre eux, ce qui va initier les premiers échanges mondiaux, principalement des produits de luxe comme le sucre, le café, le cacao, etc. La Révolution industrielle ouvre une nouvelle ère, celle de la civilisation du carbone, base de la deuxième phase de la globalisation. Elle repose sur deux éléments : le navire à vapeur, qui va permettre d'avoir des échanges de marchandises beaucoup plus réguliers, [et] le télégraphe, qui passe sous les mers par des câbles sous-marins, et permet d'échanger des informations partout dans le monde. Enfin, la troisième

phase dans les années 1990, celle dont nous voyons l'essoufflement aujourd'hui. Le porte-conteneurs entraîne une massification des échanges de biens (équipements, télévisions, etc.), à moindre coût, tandis que les câbles sous-marins en fibre optique permettent internet, les échanges numériques et, par conséquent, la production dans les confins. Ces trois phases de la globalisation reposent sur la mer, qu'il s'agisse des communications ou des transports de marchandises. »

Suivons le fil du récit qu'emprunte l'auteur, construit sur un triptyque.

L'état de notre société pourrait prêter au pessimisme le plus noir si nous nous arrêtons au Crépuscule qui constitue la première partie de l'ouvrage : la démographie est peut-être marquée par sa transition, c'est-à-dire l'inflexion d'une croissance qui laisse espérer son ralentissement mais, l'urbanisation et la littoralisation de la population mondiale ne laissent d'inquiéter, quand on sait que le réchauffement climatique va se traduire par une érosion littorale qui ne sera pas sans victimes. Quant aux ressources naturelles, elles appartiennent à un monde fini dont la pêche donne un exemple bien connu mais il n'est pas le seul : il suffit de penser à l'eau douce, au sable épuisé par la bétonisation à outrance ; ne parlons pas des métaux rares dont le nom est assez explicite. Le réchauffement climatique et les pollutions viennent enfin compléter ce sombre tableau de l'état du monde.

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée au nouveau monde caractérisé par le *Made in local*.

Cette relocalisation de l'économie, qui tourne le dos à l'économie du lego, repose sur trois facteurs qui dépassent largement les causes conjoncturelles comme la pandémie : l'effet local du numérique (développement de l'intelligence artificielle et du big data) avec des applications comme, par exemple, les imprimantes 3D qui révolutionnent les processus industriels. L'industrie 4.0 induit le made in local, car, la production à la demande qu'elle permet n'est intéressante que si la livraison est immédiate (et donc locale). Deuxième domaine où se déploie la production locale, celui de l'énergie. La transition énergétique se traduit par la prédominance croissante de l'électricité dont la production provient de plus en plus des renouvelables (l'auteur parle de leur « fol envol »), même si l'ancien monde résiste (le gaz surtout), et si l'intermittence de la production « verte » suppose de reconsidérer entièrement l'architecture des réseaux de distribution. Le tableau ne serait pas complet si le recyclage n'était pas de la partie et, avec lui, les immenses possibilités d'économies que peuvent générer par exemple, la récupération de chaleur industrielle pour alimenter le chauffage urbain, celle de matières premières industrielles, sans parler de déchets dont la valorisation (biogaz ...) est encore insuffisante. L'alimentation est aussi un domaine privilégié de la relocalisation, comme on le voit tous les jours, y compris sur les rayons des supermarchés. Les géants de la distribution ne s'y trompent pas et s'appuient sur les QR codes et autres puces pour assurer le suivi de leurs produits. Ainsi, l'interconnexion généralisée permet la relocalisation et rend indispensable le partage des datas sans laquelle il ne saurait y avoir d'in-

dépendance. Cette concentration des données, dans des data partagés, rend possible un nouveau monde dont on ne s'étonnera pas qu'il soit d'une part, robotisé et automatisé, d'autre part, plus durable. Robotisation et automatisation sont à la base de la 4^e révolution industrielle que viendra parachever l'arrivée de la 5G dans les lignes de production. Mais, que vaut un outil sans la nécessité ? Et, la nécessité vient de la part que prend de plus en plus la demande sur l'offre dans un monde vieillissant, quand la robotisation qui égalise les coûts de production facilitera la relocalisation, elle-même encouragée par la volonté d'épargner l'environnement. En passant d'une stratégie de l'offre à une stratégie de la demande, nous pourrions entrer dans une nouvelle ère, celle de la personnalisation de la production de masse grâce, en particulier, à son outil miracle, l'imprimante 3D. La relocalisation du tissu industriel largement automatisé et la pratique de plus en plus répandue du télétravail ne seront pas sans conséquences sur les territoires et les implantations, tant des sites que des populations, dans des espaces déjà disputés comme les littoraux et de plus en plus contraints par les réglementations environnementales.

Quels seront les maîtres de ce nouveau monde ? Telle est la question à laquelle tente de répondre la troisième partie de l'ouvrage. L'auteur propose à nouveau un triptyque : les ressources, les flux et la puissance. Il rappelle sur le premier volet qu'il y a une sorte de malédiction à être assis sur un tas d'or. La possession n'est rien, l'accès est tout et si le made in local redistribue les cartes, quelques fondamentaux demeurent. À commencer par les ressources alimentaires. Il ne faut pas se bercer d'illusion : dans notre avenir démographique, le bio ne suffira pas, seule une agriculture industrielle, concentrée, automatisée permettra de répondre aux besoins, grâce à l'étable connectée, au drone fermier et autres sondes ou plateformes de mutualisation. Une aquaculture plus durable semble se dessiner et résoudre la difficile question de l'alimentation des poissons d'élevage par des poissons sauvages en recourant à des insectes comme la mouche noire. D'autres ressources alimentaires, destinées aux hommes, sont déjà expérimentées à base d'insectes, d'algues. L'auteur clôt cet inventaire prometteur en citant les immenses perspectives que présentent les produits biologiques et minéraux venant de la mer. Autres ressources d'importance, les minéraux et l'énergie. L'appellation même de métaux rares suffit à montrer leur importance stratégique. Viennent enfin, les ressources numériques, pourtant déjà captées par quelques géants bien connus, et dont la domination doit être contestée, comme tentent de le faire quelques initiatives européennes, nationales et locales.

Ce n'est pas auprès d'un lectorat maritime qu'il faut souligner l'importance de la maîtrise des flux. Or, dans le monde qui s'ouvre, les flux physiques et numériques se renforcent mutuellement, rendant leur maîtrise encore plus vitale. Ici, la course au gigantisme fait prime, comme le montre le monde portuaire et celui des armateurs au conteneur. Un mouvement identique se produit dans le transport terrestre, et l'on comprend vite le succès de la vente

en ligne qui allie la capacité de transport à l'automatisation du stockage. Ainsi, apparaissent ce que l'auteur appelle « les maîtres du comptoir », qui ne se gênent pas pour mettre en œuvre des pratiques anticoncurrentielles. Car, leur domination s'appuie sur leur capacité à jouer dans plusieurs compartiments du jeu : big data, réseaux sociaux, assistants personnels intelligents et enfin celui du transport par câbles sous-marins.

Viennent enfin, les maîtres de la puissance et le retour d'un acteur que l'on croyait marginalisé dans ce jeu dominé par les entreprises : l'État. « *L'heure était au soft power ... la totalité des cartes est susceptible d'être jouées du soft au hard power... les maîtres de la puissance devront conjuguer la maîtrise de l'intelligence à celle de la norme ... mais aussi le cyber ... et l'art de la guerre.* » Les maîtres de l'intelligence devront aussi être désirables comme le furent certains lieux qui concentrèrent artistes et création au XX^e siècle. L'auteur nous rappelle ensuite que le droit est avant tout une arme, une arme qui joue pour la propriété intellectuelle, pour les normes qu'elles soient techniques ou comptables. Et l'on comprend pourquoi la Chine, qui n'est pas à proprement parler un Etat de droit, s'investit autant dans les organismes internationaux producteurs de normes, y compris les droits de l'homme ! On mesure aussi la capacité que se sont arrogée les USA en appliquant au monde entier certaines de leurs normes et les sanctions qui les accompagnent. Inutile de s'étendre sur la capacité de nuisance que détiennent enfin les maîtres du cyber, grâce au piratage ou à la manipulation des données, quand il ne s'agit pas de « *rançongiciel* », d'espionnage etc.

Evidemment, l'art de la guerre est à un tournant. L'arrivée de nouveaux acteurs dans un contexte technique et géopolitique profondément renouvelé explique pour beaucoup la course mondiale aux armements. L'économie du lego, encore très largement dominante, a rendu nos nations complètement dépendantes des échanges maritimes. « *La dépendance à la mer si elle nous expose en temps de paix, nous fragilise en cas de conflit.* » Ce qui explique en partie le développement exponentiel de la flotte chinoise et sa capacité à entrer de plain pied dans une guerre navale que les percées technologiques, numériques principalement, ont radicalement changée.

Après cette débauche de révolutions technologiques, qui vont contribuer à faire évoluer notre monde post covid vers la relocalisation du monde, l'auteur conclut son propos sur l'incertitude que fait régner le facteur humain, qui déjoue souvent bien des prévisions fondées sur une excessive foi dans la technique. Il élargit le local aux grandes aires régionales, ce qui, pour l'Union européenne, comprend l'Afrique sans laquelle, par sa main d'œuvre jeune et abondante, la vieille Europe verrait ses espoirs s'évanouir. Alors que l'on vient de le voir en Australie ; que la puissance américaine n'a pas dit son dernier mot, et que l'avenir de la Chine reste incertain dans un continent qui n'a soldé ni les comptes du deuxième conflit mondial ni de la guerre froide.

Le lecteur de la Revue aura compris, au terme de cette longue recension, l'enthousiasme de son rédacteur devant un travail aussi remarquable. Cyrille Coutansais déploie une documentation et une richesse d'informations exceptionnelles, au service d'une démonstration menée avec clarté, rigueur et dynamisme. Le tout illustré par une infographie de qualité, malheureusement pas en couleur. Comme tout ouvrage qui a l'ambition d'éclairer notre avenir, il ne manquera pas de se heurter aux sceptiques qui démontreront, c'est si facile, que rien ne change et que notre économie reste largement globalisée (chronique matinale de D. Seux sur France Inter le 6 octobre). Le LEGO est loin d'être démonté : les difficultés logistiques actuelles des économies occidentales montrent à l'environnement combien persiste notre dépendance vis-à-vis de l'atelier Chine. Mais, comment ne pas souscrire à l'interprétation que fait Cyrille Coutansais de tous ces signaux dont la plupart ne sont pas faibles et qui annoncent l'émergence d'une économie nouvelle ? Les interpréter n'est pas une science exacte mais les ignorer serait faire preuve d'aveuglement. Voici un ouvrage qui montre en outre combien le développement durable repose sur le dialogue entre l'innovation portée par les entreprises et les exigences citoyennes plutôt que sur une écologie malthusienne voulue par des puritains en mal de Révolution. Enfin, le propos ne doit rien à la science économique universitaire, mais plutôt, à ce que jadis nous appelions économie politique. Notre auteur fait la part belle à la description et à l'articulation des faits, sans tomber dans le piège de lois quantifiées qui obscurcissent vainement le propos, quand la clarté et la pertinence des mots nous éclairent si bien. En réalité, Cyrille Coutansais reste fidèle à la géopolitique des océans, et s'il semble s'éloigner du rivage marin, c'est pour mieux élargir sa palette et enrichir cette discipline dont il reste l'un de nos meilleurs spécialistes.

Jean-Louis Fillon

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - association.assifm@sfr.fr

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».