



Académie des sciences d'outre-mer

Les recensions de l'Académie ¹

**Géographie des mers et des océans / sous la direction d'Alain Miossec
éd. Presses universitaires de Rennes, 2014
cote : 60.016**

C'est une petite encyclopédie sur un immense sujet, structurée par des géographes, une profession qui ne concède pas aux économistes, aux politologues, aux océanologues ni aux écologistes le privilège de discourir avec autorité sur l'état de la Terre. L'originalité œcuménique du recteur Alain Miossec, spécialiste du développement durable des mers et des littoraux, est d'avoir fait appel, pour traiter les multiples aspects d'un sujet planétaire, à des confrères géographes bien sûr, mais aussi à des contributeurs non universitaires, historiens, chercheurs ou experts engagés d'une manière ou d'une autre à dans les problématiques de la mer. Parce que le recteur Miossec est l'un des universitaires comme on les aime, soucieux de communication limpide et de vulgarisation, même si cet ouvrage est destiné d'abord aux enseignants de la géographie. Seize auteurs ont participé à cette somme pluridisciplinaire.

Le livre s'ouvre sur une première partie introductive *De l'imaginaire à la nature des espaces océaniques*, et sur une citation de circonstance de Michelet, dont les naïvetés démontrent d'ailleurs que l'on ne savait pas grand chose de la mer il y a seulement un siècle et demi. *C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie*. L'océan mondial, le sixième continent, couvre plus de 70% de la planète, dont 80,9% de l'hémisphère austral. Sa composition, la dynamique océanique, vents, courants et échanges avec l'atmosphère, les marées et la houle plantent le décor. La seconde partie révèle la fabuleuse richesse des océans. *Un monde de ressources* inventorie les ressources vivantes et les énergies marines fossiles ou renouvelables, du point de vue de leur exploitation et de leur gestion durable. Les océans sont aussi un espace d'échanges irremplaçable. Les routes maritimes ont une histoire, évolutive, et des contraintes. Assumant plus de 90 % des échanges commerciaux mondiaux, le transport maritime est vital pour l'économie mondiale. Les données donnent le vertige. Le coût du transport par voie maritime d'Asie en Europe de 150 tonnes de fret, soit la capacité d'un A 380, équivaut au prix de 7 sièges passagers aériens en classe économique. Les nouveaux *Ultra large containers Ships*, ULCS, longs de 360 m à près de 400 m, embarquent 14 500 EVP, l'équivalent standardisé d'un conteneur long de 20 pieds, d'une capacité maximale de 24 T. Un ULCS charge donc plus de 200.000 tonnes de fret soit la capacité de 1 333 Airbus A 380. Avec des options techniques aux limites de la technologie, des contraintes environnementales, les risques de fortune de mer, les enjeux économiques d'investissements faramineux sont engagés dans une guerre concurrentielle féroce et on ne saurait négliger les calibres géométriques des points de passage obligés que sont les écluses des canaux transocéaniques,



¹ Les recensions de l'Académie de [Académie des sciences d'outre-mer](http://www.academieoutremer.fr) est mis à disposition selon les termes de la [licence Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transcrit](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/).
Basé(e) sur une œuvre à www.academieoutremer.fr.



Académie des sciences d'outre-mer

les détroits majeurs reliant les bassins océaniques les uns aux autres, et les terminaux portuaires. On achève les nouvelles écluses du canal de Panama, et l'Égypte creuse un second canal de Suez à un rythme infernal. Nouveau défi océanique, les courses autour du monde, puissants marqueurs territoriaux, continuent à lancer des voiliers aux franges du raisonnable humain sur les routes dont les vents porteurs ont été découverts par les caravelles des navigateurs portugais de la Renaissance. Le paquebot de croisière a dynamisé l'industrie touristique. Les « congés payés » avaient offert le littoral au commun des mortels. Le paquebot de croisière lui a ouvert l'océan universel.

La troisième partie est grave. *L'océan, des enjeux planétaires* rappelle que tant de richesses et de potentiels économiques et géostratégiques ont pour effet d'exacerber les tentations nationalistes et la surexploitation à l'âge de la mondialisation. Ou de la maritimisation si l'on préfère, un néologisme apparu dans les actes du Sénat en 2012, introduisant une prise de conscience politico-économique de l'importance fondamentale de la mer dans l'économie du troisième millénaire dans tous les domaines de la production et de l'innovation, depuis l'économie portuaire jusqu'à la construction navale, par l'ingénierie maritime, les énergies off-shore, la pêche et ses industries de transformation. Quinze des vingt premiers ports du monde sont en Asie. Sept des dix premiers ports du monde, dont le premier (Shanghai-Yangshan) sont chinois. L'un des plus grands ports européens, Felixstove au Royaume-Uni appartient au groupe Hutchison de Hong Kong. Tanger Med est concédé au Danois Maersk et au Français CMA-CGM. La société Dubai Ports World gère une cinquantaine de terminaux dans le monde, particulièrement en Chine, en Inde et au Moyen-Orient. Les carnets de commande des chantiers navals coréens sont saturés. Le réveil fulgurant des « Tigres » et des « Dragons », comme on surnomme les nouvelles thalassocraties asiatiques affamées de croissance, montrerait-il que l'Europe en général et la France en particulier, engoncées dans leur vieil orgueil colonialiste, usées jusqu'à en perdre tout enthousiasme créateur, et empêtrées dans des structures étatiques et communautaires handicapantes auraient manqué le virage océanique? Ce ne serait pas faute d'avoir appelé leur attention, mais les voix des prosélytes de la mer ont résonné dans la caverne de la pensée continentale.

La *Géographie des mers et des océans* s'intéresse aussi, au ras des vagues, à aux conditions d'exploitation des navires marchands dont le capitaine n'est plus depuis belle lurette maître à bord après Dieu. Les transports maritimes sont gérés en temps réel, via les satellites, par des compagnies d'armement dont les yeux parcourent fébrilement le chronomètre et les écrans sur lesquels s'affichent les cours du fret et des bourses mondiales, et le prix du carburant. Cette alchimie est nécessaire à la gestion au plus juste, au plus près, des navires de la compagnie, battant des pavillons multiples sous autant de régimes juridiques et fiscaux, dans la jungle mondiale du fret maritime. Et pourtant, ces robots titanesques lancés autour du monde chargés de richesses fabuleuses sont menacés par les pirates, comme au vieux temps où les flibustiers guettaient les flottes de l'or dans la mer des Caraïbes. La déstabilisation d'états retournés au chaos, oblige à placer certains espaces maritimes dangereux sous haute surveillance internationale. La mer d'Oman et le détroit de Malacca, le golfe de Guinée, la mer des Caraïbes, sont des régions à risques, et la menace islamiste latente depuis le Sinaï sur le canal de Suez donne des sueurs froides à la *Suez Canal Authority*. Espace géostratégique, la mer est un terrain d'affrontement sur lequel les flottes de guerre



Académie des sciences d'outre-mer

portent loin la force. Depuis les gesticulations, jusqu'aux opérations militaires en passant par des démonstrations nuancées, l'éventail diplomatico-militaire des marines nationales est largement ouvert.

Mers et océans, de l'unité globale à la diversité locale. La quatrième partie fait le portrait des grands théâtres océaniques. L'Atlantique, la Méditerranée, l'ancien foyer de notre culture, l'océan Indien, l'océan Arctique, nouvel enjeu géostratégique que le réchauffement climatique a rendu (presque) praticable, ont chacun leur caractère dans l'uniformité de l'océan global. L'exotisme de la mer imprégnait les communautés vivant dans sa dépendance de particularismes qui les rendaient différentes des populations de l'intérieur, et qui leur valaient en retour d'être perçues comme étrangères par les gens ordinaires. La mondialisation et l'explosion des communications via Internet ont rendu la mer familière, et ont rapproché les cultures et les métiers de l'océan. L'attractivité de la mer est planétaire. Deux tiers des habitants de la Terre se sont concentrés à moins de 500 kilomètres du littoral, et la moitié à moins de 50 kilomètres. La maritimité est nécessaire à la mondialisation. Alors, malgré ses erreurs quant à un océan encore mystérieux, Michelet portait sur lui un regard visionnaire. *C'est par la mer qu'il convient de commencer toute géographie.* Puisse ce livre en convaincre les Français.

François Bellec