



Préface

AU FIL DES ÎLES ET DES OCÉANS

À l'aube du XXI^e siècle, 80 % de la population mondiale vit à proximité, ou le long, des littoraux et cette proportion va encore aller en s'accroissant dans les décennies qui viennent. Maritimité et insularité sont ainsi au cœur des dynamiques socio-spatiales des sociétés et des individus à l'échelle du monde. Les évolutions de ces dynamiques littorales et maritimes sont permanentes et méritent des études et des analyses fines pour en appréhender la complexité et évaluer les enjeux pour le développement humain.

Aujourd'hui, alors que les logiques économiques tendent à gommer de plus en plus le territoire qui s'efface au profit des flux, l'exiguïté et l'enclavement propres aux espaces insulaires ne sont plus considérés comme des handicaps a priori. Au contraire, les petites îles peuvent jouer avec succès la carte du relais dans un monde de plus en plus réticulaire qui fonctionne sur le principe de l'archipel. Et c'est bien là que résident les nouveaux enjeux et peut-être la nouvelle chance de ces îles qui, essaimées à la surface des mers et des océans, ne seraient donc plus d'inexorables « bouts du monde » mais bien au contraire des centres névralgiques, interfaces placées au cœur de la mécanique des flux de circulation mondiaux. Les dynamiques contemporaines des sociétés insulaires s'inscrivent donc pleinement dans une dialectique systémique. Les îles constituent ainsi autant de synapses essentielles à l'articulation et à l'interconnexion des sociétés et des économies actuelles. La notion de système est fondamentale pour appréhender l'insularité. Néanmoins, l'idée du système suppose que l'insularité est d'autant plus variable que les facteurs seront multiples ou peu nombreux et leurs interactions fortes ou faibles. Toute la difficulté réside donc dans la mise en perspective des facteurs qui définissent l'insularité et des liens qui les unissent. De façon plus concrète, quoiqu'empreinte d'empirisme, l'insularité s'estompe parfois pour les îles qui se trouvent les mieux intégrées aux rouages de l'économie mondiale. Leur haut niveau de développement ou leur forte intégration politique ou économique à une métropole industrielle leur donnent les caractéristiques des autres États et territoires du monde développé. Dans ce cas, la discontinuité territoriale est largement compensée par une très bonne accessibilité maritime et aérienne et une parfaite connexité avec le reste de l'économie-monde ou avec une métropole industrialisée qui en fait partie. En revanche, certaines îles sont davantage marquées par leur insularité. Ce sont celles qui sont généralement en retrait des flux d'échanges de biens et de personnes, des réseaux de transports et des routes maritimes et aériennes qui structurent l'espace mondial. D'une façon générale, ces îles n'ont qu'une faible marge de manœuvre en matière d'initiative politique, économique ou sociale, ce qui les place dans une situation périphérique de l'économie-monde. Leur accessibilité est parfois réduite à un aéroport régional ou à un port, leur connexité se limite aux relations de proximité régionale.

L'ouvrage *Océans et îles* écrit par Mme Claude Martinaud et M. Frank Paris est un traité de nissologie, au sens de Abraham Moles¹, qui aborde les grands thèmes contemporains ayant trait à l'insularité et à la maritimité analysés par les sciences sociales et humaines. Le regard porté par les auteurs relève avant tout de la géopolitique et de la géoéconomie dans un contexte de mondialisation et de régionalisation qui redonne une place importante aux espaces insulaires sur la scène politique et économique internationale. En effet, la distribution actuelle des lignes de force des grandes puissances mondiales laisse présumer une logique réticulaire qui oblige à des réaménagements de fond des politiques économiques et de l'intégration régionale². De ce point de vue, les espaces insulaires auront un rôle majeur à jouer dans les décennies à venir.

Une précision méthodologique s'impose pour dire que les auteurs ont axé leurs analyses sur les îles de petites dimensions. En effet, en dépit de l'évidence de l'objet géographique, il n'y a pas de limitation universelle des contours de l'île. Cela dépend du point de vue que l'on privilégie : culturel, politique, économique ou social. Il semble donc qu'approcher les îles donne bien des difficultés à quiconque veut les enfermer dans une définition restrictive. À défaut de donner une définition absolue de l'île, nous avons plutôt dégagé une catégorie que nous appelons les petits espaces insulaires. La définition de ces espaces est la suivante : « des terres entourées d'eau de tous côtés, d'un seul tenant, dont la superficie est inférieure à 11 000 km² et la population inférieure à 1,5 million d'habitants³ ». Cette définition est proche de celle des petits États insulaires en développement (PIED) qui sont devenus au fil des années une catégorie à part, au même titre que les pays les moins avancés (PMA) définis par la Banque mondiale. C'est donc celle retenue par les auteurs de l'ouvrage, qui mettent ainsi de côté des îles comme l'Australie, la Nouvelle-Guinée ou encore le Groenland, qui de par certaines de leurs caractéristiques, dont la taille, n'ont pas les mêmes dynamiques de développement humain que les petits espaces insulaires.

Les 50 thèmes étudiés permettent de couvrir un large éventail de questions relatives aux mondes insulaires. Dans un grand souci pédagogique, les fiches sont regroupées en 6 parties articulées par des entrées historiques, géopolitiques, de développement durable, géographiques, économiques et culturalistes. Chaque fiche s'accompagne d'une carte, sur le mode de l'atlas et donne une vision synthétique, précise et actualisée de la question abordée. Le travail des auteurs est remarquable tant le sujet est vaste, pour ne pas dire tentaculaire si l'on considère, à juste titre, que le monde est un archipel dans son fonctionnement réticulaire. La force de cet ouvrage est de nous offrir un voyage pluridisciplinaire à travers les océans et les mers en abordant des rivages riches et variés d'enseignements et de savoirs qui seront d'une grande utilité tant pour les étudiants et les enseignants que pour un public nombreux qui s'intéresse aux grandes questions économiques et politiques d'un monde en voie de polarisation sur ses littoraux.

François Taglioni

-
1. Moles, A., 1982, « Nissologie ou sciences des îles », *L'Espace géographique*, n° 4, p. 281-289.
 2. Taglioni, F. ; Théodat, J.-M., 2008, *Coopération et intégration : perspectives panaméricaines*, Paris, L'Harmattan, 280 p.
 3. Taglioni, F., 2006, « Les petits espaces insulaires face à la variabilité de leur insularité et de leur statut politique », *Les Annales de géographie*, n° 652, p. 664-687.

1

Chronologie

Premiers regards majeurs sur la mer et les îles à partir du néolithique

- 8000 av. J.-C. – Débuts probables de la navigation sur pirogues
- 3500 av. J.-C. – Débuts probables de la navigation par voile (invention égyptienne)
- XII^e s. av. J.-C. – Franchissement du détroit de Gibraltar par les Phéniciens
- 600 av. J.-C. – Fondation de Massalia, colonie grecque, par des populations venues de Phocée
- 480 av. J.-C. – Bataille de Salamine entre la flotte des trières athéniennes et les navires perses
- 50 av. J.-C. – César en Angleterre
- I^{er}-IV^e siècles – Époque du « *Mare Nostrum* », domination romaine sur toute la Méditerranée à partir de ses territoires littoraux
- 874 – Début des premières implantations durables en Islande
- Autour de 985 – Début des premières implantations au Groenland sous la conduite d'Érik le Rouge
- Début du XII^e s. – Premières utilisations de la boussole pour la navigation en Europe, invention du gouvernail d'étambot
- XIII^e s. – Premières cartes marines. Début de la poldérisation massive dans les actuels Pays-Bas
- 1240 – Décision de Louis IX de fonder un port à Aigues-Mortes pour partir en Croisades et contrôler au mieux la Méditerranée

L'entrée dans les Temps modernes : Grandes Découvertes et grandes expéditions maritimes

- 1405 – Première des sept expéditions maritimes chinoises de Zheng He à travers l'océan Indien jusqu'à Zanzibar
- 1417 – Début des explorations portugaises le long des côtes de l'Afrique occidentale
- Vers 1433 – Fin des expéditions chinoises, repli sur l'empire et affirmation de son caractère terrestre
- 1487 – Cap de Bonne-Espérance doublé par le navigateur Diaz
- 1492 – Première expédition de Colomb, première traversée connue et prouvée de l'Atlantique.
- 1514 – Première venue des Portugais en Chine

- 1517 – Décision de la création du Havre par François I^{er}, face aux succès des autres États européens
- 1519-1522 – Premier Voyage circumterrestre par Magellan, certitude acquise que la Terre est ronde
- 1543 – Première venue des Portugais au Japon
- 1571 – Bataille de Lépante entre flotte chrétienne de la Sainte-Ligue et flotte ottomane, première grande bataille maritime
- 1588 – Défaite de l'« Invincible Armada » espagnole face aux Anglais, fin de la suprématie espagnole sur les mers

La montée des regards européens vers les mers et les océans

- 1600 – Compagnie anglaise des Indes orientales
- 1602 – Création aux Provinces-Unies de la Compagnie unie [hollandaise] des Indes orientales
- 1664 – Création par Colbert de la Compagnie française pour le commerce des Indes orientales
- 1673 – Débuts du comptoir de Pondichéry sous l'impulsion de la Compagnie des Indes
- 1728 – Franchissement du détroit de Béring
- 1752 – Création de l'Académie de marine à Brest, sur décision de Louis XV (1700 pour celle d'Espagne)
- 1757 – Invention du Sextant

Les premiers temps de l'époque contemporaine : l'accentuation de la mondialisation

- 1851 – Création de la Hawaiian Pineapple Company, ancêtre de la Dole Food Company, à Hawaii, pour le commerce des produits des plantations hawaïennes avec l'Amérique du Nord
- 1858 – Premier câble sous-marin Europe-Amérique du Nord (1865 pour le premier à fonctionner de manière efficace)
- 1870 – Premier câble sous-marin Londres-Bombay
- 1869 – Inauguration du canal de Suez
- 1876 – Premier navire frigorifique, liaison entre l'Argentine et la France pour la viande de bœuf
- 1912 – Naufrage médiatisé du Titanic, contemporain des débuts des grands transatlantiques
- 1914 – Inauguration du canal de Panama

Les mers et les littoraux devenus des supports géostratégiques majeurs

- 1887 – Premier sous-marin d'importance
- 1916 – Bataille du Jutland, plus importante bataille navale de la Première Guerre mondiale
- 1940 – Débuts du Radar
- 1941 – Attaque japonaise de Pearl Harbor
- 1943 – Débarquement allié en Sicile
- 1944 – Débarquement allié en Normandie
- 1956 et 1967-1975 – Fermeture du canal de Suez
- 1966 – Inauguration de l'usine marémotrice de la Rance, première au monde à cette date
- 1982 – Signature de la Convention de Montego Bay entérinant un droit de la mer (en discussion depuis 1973)

Peser dans le monde actuel et les échanges mondiaux : une compétition croissante entre équipements

- 1904 – Londres et Hambourg en tête du classement mondial des ports pour les volumes déchargés et leur valeur
- 1956 – Invention du conteneur
- 1956 – Début de la « bétonisation » de la côte méditerranéenne espagnole avec les premiers travaux d'ampleur à Benidorm
- 2001 – Début des travaux dans le cadre de Port 2000, pour moderniser le port du Havre

- 2005 – Inauguration du port de Yangshan, port en eaux profondes de Shanghai construit en pleine mer, au débouché du pont de Donghai (32,5 km)
- 2005 – Mærsk devient la première compagnie de porte-conteneurs au monde par les volumes transportés et la taille de sa flotte (naissance de la compagnie de transports maritimes en 1904)
- 2006 – Shanghai devient le premier port mondial pour les volumes et les valeurs, devant Singapour

Les mers, les littoraux et leurs équipements, objets de cultures et de patrimonialisation

- 1976 – Premier voyage, entre Hawaii et Tahiti, de l'Hokulea, pirogue réalisée pour prouver les voyages anciens entre archipels du Pacifique
- 1978 – Classement de la Maison des Esclaves (île de Gorée au Sénégal) au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO
- 1990 – Inauguration du musée d'Ellis Island dans le centre d'immigration fermé en 1954 et laissé à l'abandon jusqu'en 1965
- 1997 – Début de la première reconstruction de la nouvelle Hermione à Rochefort-sur-Mer, reproduction à l'identique du navire utilisé par La Fayette pour rejoindre l'Amérique

2

Quelques repères statistiques

Pêche

Date		1992	2000	2009
Production continentale	Pêche	6,13	8,4	10,32
	Aquaculture	9,2	19,3	38,13
	Total	15,33	27,7	48,45
Production marine	Pêche	80,2	87,47	79,49
	Aquaculture	11,9	22,36	34,88
	Total	92,1	109,83	114,37
Total général		107,43	136,43	162,83

Toutes les productions sont données en millions de tonnes

Espèces les plus capturées en 2009

Anchois du Pérou	4- Lieu d'Alaska	7- Chinchard du Chili	10- Anchois du Japon
Bonite à ventre rayé	5- Maquereau espagnol	8- Sardine européenne	
Hareng atlantique	6- Trichiures	9- Thon à nageoires jaunes	

Dix premiers producteurs mondiaux en 2009 (algues incluses)

1-Chine (37 % de la production mondiale)	6-Philippines (3,11 %)
2-Indonésie (6,01 %)	7-Vietnam (2,96 %)
3-Inde (4,81 %)	8-États-Unis (2,89 %)
4-Pérou (4,24 %)	9-Chili (2,88 %)
5-Japon (3,18 %)	10-Russie (2,35 %)

10 premiers États pour leur ZEE (en millions de km²)

1-États-Unis (env. 11,3)	6-Indonésie (env. 6,1)
2-France (env. 11)	7-Canada (env. 5,6)
3-Australie (env. 8,5)	8-Royaume-Uni (env. 5,4)
4-Russie (env. 7,6)	9-Japon (env. 4,4)
5-Nouvelle-Zélande (env. 6,6)	10-Chine (env. 3,8)

Flotte militaire (pourcentage du tonnage mondial) en 2010

1-États-Unis (48 %)	3-Royaume-Uni (7,3 %)	5-France (2,8 %)	7-Brésil	9-Turquie
2-Russie (13 %)	4-Japon (4,4 %)	6-Inde	8-Taiwan	10-Corée du Sud

Les principaux ports mondiaux

Rang mondial	10 premiers ports en volume en 2011	10 premiers ports en conteneurs en 2011
1	Shanghai	Shanghai
2	Ningbo	Singapour
3	Singapour	Hong Kong
4	Tianjin	Shenzhen
5	Rotterdam	Busan
6	Guangzhou	Ningbo
7	Qingdao	Guangzhou
8	Dalian	Qingdao
9	Tangshan	Dubaï
10	Qinhuangdao	Rotterdam

QUELQUES CHIFFRES UTILES

150 : le nombre d'États côtiers

21 : le nombre d'États qui représentent 80 % de la flotte mondiale (exception faite des pavillons de complaisance)

40 : le nombre d'États qui à eux seuls constituent 98 % de la flotte navale mondiale

38 : le nombre d'États qui ont demandé l'extension de leur « ZEE » depuis 2010 (9 l'ont obtenue entre 2001 et 2010)

Sources : *Images économiques du monde 2013*; port de Rotterdam



Des hommes, des étendues d'eau et des îles

➡ Carte en couleur dans le cahier central

3

Grandeur et vicissitudes de la Route des Indes

PROBLÉMATIQUE

- ⌘ La Route des Indes peut-elle être considérée comme la première grande route maritime mondiale ?
- ⌘ Que révèle-t-elle du processus géohistorique qu'est la mondialisation ?

CHRONOLOGIE

1497-1498 : premier voyage de Vasco de Gama qui aboutit à l'établissement d'une route des Indes

1602 : débuts de la VOC, lancée à Amsterdam

1869 : inauguration du canal de Suez, reconsidération des tracés de la Route des Indes

GWC (Geocroyeerde Westindische Compagnie) : Compagnie néerlandaise des Indes occidentales

VOC (Vereenigde Ooste Indische Compagnie) : Compagnie unie des Indes orientales

1. UNE ROUTE MARITIME INTERNATIONALE METTANT EN RELATION MÉTROPOLES ET COLONIES

Tous les tracés partent de ports européens (Lisbonne à l'origine, avant une multiplication de points de départ au profit des Provinces-Unies) pour d'abord contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance.

L'océan Indien est ensuite différemment traversé : la première route emprunte le canal du Mozambique et longe les côtes africaines avant de rejoindre les « Indes » (Grande Péninsule, Indes néerlandaises). Les progrès dans la navigation, la concurrence avec les marchands arabes et le contrôle de l'océan Indien structuré par des points d'appui insulaires, amènent des flux empruntant le cœur de ce même océan. Au début du XVII^e s., cette route maritime est prolongée par les Hollandais jusqu'en Chine, au niveau du port de Canton.

La fin du XIX^e s. induit des changements avec l'ouverture du canal de Suez qui réduit les distances. À l'heure actuelle, une stricte Route des Indes ne peut exister – l'Inde ne représente que 1 % du commerce mondial – et les routes maritimes liant Europe et Asie qui empruntent le cap de Bonne-Espérance répondent à des contraintes évidentes (tirant d'eau trop faible du canal de Suez, dangerosité de la Corne de l'Afrique par les attaques de pirates).

2. LA ROUTE DES INDES EST UNE AFFAIRE DE FLUX DIVERSIFIÉS ET RECONSIDÉRÉS

Les premiers temps voient un fonctionnement à sens unique : les navires partent d'Europe les cales vides pour s'approvisionner en épices, en soieries, en coton et autres productions tropicales (thé, café, sucre), marchandises d'abord achetées à des intermédiaires locaux et revendues sur les marchés européens voire en Méditerranée orientale dès le XVII^e s. Les flux évoluent au gré du marché mondial et de l'établissement d'empires coloniaux au XIX^e s. Ils sont à double sens, avec l'exportation depuis les métropoles de produits manufacturés ou bruts dans le cadre du monopole

exercé sur place. Les XX^e et XXI^e s. voient la fin de la route héritée de l'Époque moderne avec la montée des routes du pétrole et l'affirmation de la puissance commerciale de l'Asie orientale qui induit un glissement confirmé vers le nord-est ; le choix de développement de l'Inde entre 1947 et 1991 limite les flux commerciaux depuis et vers cet État.

L'esclavage a pour partie concerné cette Route : les esclaves du Mozambique et de Madagascar ont peuplé les îles du sud-ouest de l'océan Indien, au peuplement aussi lié aux coolies, « engagés » volontaires venus de l'empire des Indes après l'abolition de l'esclavage.

Cette route se fonde sur des points d'appui locaux créés ou dynamisés par ces flux :

- les comptoirs continentaux sont un point de convergence des marchandises depuis les régions productrices intérieures : les cinq comptoirs possédés par la France en Inde fonctionnent ainsi (cas de Pondichéry, développé par la France à partir de 1673) ;
- les comptoirs insulaires constituent des relais autant que des lieux de chargement de marchandises tropicales, à travers les îles à sucre du sud-ouest de l'océan Indien.

3. UNE ROUTE STRUCTURÉE PAR LES PREMIERS ACTEURS DU CAPITALISME DE L'ÉPOQUE MODERNE

Les navires la sillonnant portaient déjà les bases d'un capitalisme moderne aux pratiques variables selon les États européens :

- les Portugais ne parviennent pas à se maintenir aux Indes et l'échec de la Compagnie portugaise des Indes orientales (créée sans capitaux privés) est rapide ;
- les Hollandais se structurent autour de deux compagnies (la VOC et la GWC) selon un principe qui associe des capitaux privés à un soutien logistique étatique sur le plan militaire. Ces compagnies se maintiennent durant près de deux siècles et constituent des modèles d'entreprises capitalistes modernes ;
- Londres voit une East Indian Company créée en 1600 avec des capitaux privés mais dont le monopole sur le commerce entre l'Angleterre et l'Asie est reconnu par la Couronne britannique ;
- la France entre tardivement dans le jeu sous l'impulsion de Colbert, mercantiliste : les compagnies fondées en 1664 et repensées au début du règne de Louis XV face aux premiers échecs, constituent un monopole royal chargé d'administrer et de mettre en valeur les terres colonisées comme de contrôler le commerce à destination de la France.

Cette route est liée à une division « internationale » du travail : au milieu du XIX^e s., l'empire des Indes représente 34 % du commerce total de la métropole avec l'ensemble de son empire ; les Anglais importent d'Inde des matières premières à 61 % (épices, tabac, sucre, indigo) et y imposent des produits conçus et transformés en Angleterre.

Sur cette route les autorités politiques contribuent à la mise en valeur des territoires. Mahé de la Bourdonnais, gouverneur des « Isles de France et de Bourbon » (futurs îles Maurice et de La Réunion) entre 1733 et 1740, s'emploie à aménager des infrastructures portuaires modernes et à développer la culture de la canne à sucre. Le thé est introduit par les Anglais à Ceylan à partir de 1815.

AXES ESSENTIELS

- ➔ La « Route des Indes », appellation unique pour une foule d'itinéraires, relève des logiques de la première mondialisation.