

SOUS LA DIRECTION
DE NICOLAS ESCACH

GÉOGRAPHIE DES MERS ET DES OCÉANS

CAPES/AGRÉGATION
HISTOIRE/GÉOGRAPHIE

DUNOD

Création graphique de la couverture : Hokus Pokus Créations

Le pictogramme qui figure ci-contre mérite une explication. Son objet est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit, particulièrement dans le domaine de l'édition technique et universitaire, le développement massif du photocopillage.

Le Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992 interdit en effet expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Or, cette pratique

d'enseignement supérieur, provoquant une baisse brutale des achats de livres et de revues, au point que la possibilité même pour

les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée. Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, de la présente publication est interdite sans autorisation de l'auteur, de son éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris).



© Dunod, 2015

5 rue Laromiguière, 75005 Paris

www.dunod.com

ISBN 978-2-10-072249-5

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5, 2° et 3° a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Remerciements

Le directeur de la publication tient particulièrement à remercier :

- Sami Cherif qui a largement contribué à la structure de l'ouvrage, à l'élaboration du sommaire et à la finalisation du projet. Il n'a pas compté son temps et son énergie pour partager son expérience géographique et éditoriale. La collaboration entamée à l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines auprès des étudiants CAPES du master MEEF s'est poursuivie par des échanges toujours aussi créatifs et innovants. Sa présence, ses conseils et suggestions ont été indispensables tout au long du processus ;
- Camille Parrain pour l'appui qu'elle nous a apporté dans l'orientation scientifique et épistémologique. Arnaud Serry et l'équipe du réseau DEVPORT qui ont été des relais indispensables pour réunir les différents contributeurs ;
- Pierre et Pascale Escach pour leur soutien sans faille, leurs encouragements et les heures passées sur le manuscrit ;
- Anne Bouhali pour les séances de *brainstorming* autour du programme de concours qui ont ouvert de nombreuses pistes pour cet ouvrage ;
- Jean-Charles Geslot et Bénédicte Girault de l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines pour les moments partagés dans le cadre de la préparation au CAPES ;
- Josépha Mariotti pour la confiance accordée et son soutien jusqu'à la publication finale.

Table des matières

Les auteurs	11
Comment utiliser ce manuel ?	15
Introduction	17

Partie 1 La dernière frontière (appropriations, rivalités, discontinuités)

1 Les océans au cœur des représentations	26
Introduction	27
Section 1 Un espace physique complexe support des représentations	28
1 Un espace multidimensionnel	28
2 Un espace dynamique	29
Section 2 Multitudes de pratiques, multitudes de regards sur la mer	30
1 Le rôle de l'embarcation	31
2 Le degré de mobilité	32
3 Quelle occupation de l'espace ?	33
4 Le pratiquant	34

Section 3 Croisements entre processus physiques et regards : le cas particulier des coureurs du large	34
1 Comment analyser les représentations des coureurs du large ?	35
2 L'importance des conditions météorologiques	40
3 Naviguer seul ou à vue d'autres navires	42
4 Déconnexion et connexion : quelles discontinuités ?	42
Conclusion	43
2 Les frontières maritimes	46
Introduction	47
Section 1 Tracer une frontière maritime	48
Section 2 Des situations géopolitiques variées	56
1 Le cas des frontières maritimes de Maurice	56
2 La frontière maritime entre la Slovénie et la Croatie dans la baie de Piran	59
3 L'Arctique, un nouvel espace convoité	63
Conclusion	68
3 Violence et puissance maritimes	70
Introduction	71
Section 1 Le <i>continuum</i> de la violence maritime	72
1 Les trafics	73
2 La piraterie	74
3 Le terrorisme maritime	76
4 Les menaces de conflits interétatiques	77
Section 2 Répartition de la violence maritime dans le monde	79
1 Eaux entourant l'Amérique centrale, océan Atlantique et Méditerranée	80
2 La mer Noire	82
3 L'océan Indien	83
4 La mer de Chine	85
Section 3 La nécessité pour la Chine de devenir une puissance maritime globale	88
1 État des lieux	89
2 Réponse au dilemme de Malacca et risques de conflits	93
Conclusion	96

Partie 2 L'homme et la mer (ressources, environnement, gouvernance)

4	Mouvements de la surface des mers et des océans	102
	Introduction	103
	Section 1 La mobilité de la frange côtière : le résultat de phénomènes météo-marins d'échelles spatiales et temporelles diverses	106
	Section 2 Le risque « érosion » en milieu littoral : définition et modalités techniques de gestion	114
	1 La définition de l'aléa « érosion côtière » : un problème de concept et de choix d'échelle spatiale et temporelle	115
	2 Impact de l'élévation contemporaine du niveau moyen de la mer sur la dynamique côtière	118
	3 Quelle érosion en Europe et en France	119
	4 Modalités techniques de gestion	121
	Section 3 Face à l'élévation du niveau moyen des mers, des choix contrastés de gestion du trait de côte en Europe (Angleterre et Pays-Bas)	122
	1 Une tradition ancestrale de lutte contre la mer par le biais de la poldérisation	122
	2 Vers une gestion dynamique « côté terre » : quand les prés salés font concurrence au béton en Angleterre	125
	3 Vers une gestion dynamique « côté mer » : le rechargement massif en sable aux Pays-Bas	128
	Conclusion	129
5	Les énergies marines, entre ressources fossiles et énergies renouvelables	134
	Introduction	135
	Section 1 Les énergies fossiles : un monde en extension	136
	1 Pivot du Moyen-Orient et fronts pionniers atlantiques	136
	2 Une conquête par sauts technologiques successifs	138
	Section 2 Les énergies renouvelables : un monde en conversion ?	141
	1 La prime industrielle à l'énergie éolienne	142
	2 L'expérimentation balbutiante des autres EMR	143

Section 3 Énergies et territoires marins	145
1 L'appropriation initiale des espaces marins	145
2 La socialisation des espaces marins	147
3 Risques environnementaux et résistances sociétales	147
Section 4 Un exemple emblématique d'État « intégrateur » : la Norvège et les hydrocarbures offshore	149
Conclusion	151
6 Les dynamiques spatiales des activités halieutiques maritimes	154
Introduction	155
Section 1 L'approche géographique des activités halieutiques	156
1 L'halieutique, des enjeux géographiques mondialisés	156
2 L'approche géo-systémique de la filière aquatique	158
Section 2 Les dynamiques spatiales de l'exploitation halieutique	160
1 Les caractéristiques biogéographiques des ressources	160
2 Les foyers halieutiques et leurs moyens de production	162
3 Des dysfonctionnements spatiaux aux mesures de gestion durable : des pêches en eaux troubles ?	168
Section 3 Les dynamiques géographiques du système halieutique ivoirien	173
1 Un système productif maritime dual	173
2 Une croissance productive portée par le secteur artisan	177
3 Un secteur halieutique ivoirien conflictuel en instance de gouvernance	178
Conclusion	179

Partie 3 L'économie-monde (mondialisation, flux, recompositions)

7 Géographie du transport maritime	184
Introduction	185
Section 1 Mers et océans, supports et obstacles à la circulation	185
1 Maritimisation du monde et routes maritimes	185
2 La concentration de la circulation maritime	188
Section 2 Le transport maritime : un système global et hiérarchisé	192
1 Que transporte-t-on par mer ?	192
2 À marchandises différentes, organisations différentes	193
3 Concentration du transport maritime	196
4 Géographie des échanges maritimes	200

Section 3 Des ports au cœur du système maritime mondial	202
1 Qu'est-ce qu'un port ?	202
2 Le triptyque portuaire	203
3 Le classement portuaire	203
4 La hiérarchie du système portuaire	205
5 Un système régionalisé	205
Conclusion	206
8 Les détroits internationaux, goulots d'étranglement ou poumons des échanges ?	208
Introduction	209
Section 1 Les circulations maritimes au prisme des innovations techniques et organisationnelles	210
1 Un contexte nouveau pour la mondialisation des transports maritimes	210
2 Les ingrédients d'un nouvel ordre maritime	211
Section 2 Les goulets de la route Europe-Asie sous le regard de la conteneurisation	214
1 Suez et Panama, des canaux de la mondialisation	214
2 La route Europe-Asie	216
Section 3 Typologie des passages interocéaniques	218
1 Des passages maritimes internationaux aux passages oubliés	218
2 Le détroit de Gibraltar, un carrefour international	220
3 Le détroit du Bosphore, un détroit régional et une artère urbaine	222
Conclusion	223
9 Les « méditerranées » ou l'émergence de régionalisations réticulaires	226
Introduction	227
Section 1 La partition de l'espace mondial comme produit de la mondialisation	229
1 Un retour du régionalisme	229
2 L'émergence progressive de méditerranées	231
3 Les méditerranées mondiales	233
Section 2 L'émergence d'une « régionalisation réticulaire »	240
1 Des entre-deux géographiques	241
2 Des périphériques intégrées ?	243
3 Intégration économique et coopération régionale	247

Section 3 Le cas Baltique : une intégration avec et par la mer ?	249
1 Une régionalisation par les flux maritimes ?	249
2 Une coopération régionale autour des défis de la mer Baltique ?	251
3 Le cas de la planification maritime	259
Conclusion	267
10 Entre mers et îles : l'intégration de l'archipel philippin par les transports maritimes	271
Introduction	272
Section 1 Problématiques portuaires aux Philippines	272
Section 2 Les ports philippins : une approche statistique	273
Section 3 La navigation inter-insulaire aux Philippines	280
1 Le trafic de passagers	280
2 La « Strong Nautical Highway »	282
3 Le port de Manille	284
Conclusion	286

Partie 4 Entre mer et terre (interfaces, aménagements, développement)

11 Ports et aménagements des villes portuaires	292
Introduction	293
Section 1 Quelle problématique ville-port aujourd'hui ?	294
Section 2 Ports et villes portuaires : quelques éléments de contextualisation	297
1 D'une conception classique de la ville portuaire au concept de ville-port	297
2 La modélisation de l'agglomération portuaire	299
3 Problèmes et effets spatiaux de la relation ville-port	303
Section 3 Étude de cas : l'urbanisation des villes portuaires en Afrique de l'Ouest : les cas d'Abidjan et San-Pedro	305
1 Abidjan, une métropole portuaire ?	310
2 San-Pedro, une ville portuaire régionale	318
Conclusion	322

12	Le transport maritime de courte distance	327
	Introduction	328
Section 1	Définition et caractérisation des services de cabotage maritime	328
	1 Quels sont les enjeux actuels du TMCD ?	328
	2 Le système de circulation maritime intercontinental et les sous-systèmes régionaux	329
	3 Caractérisation du TMCD par rapport à la nature de la cargaison	334
Section 2	Problématique générale du TMCD, enjeux, défis et perspectives : quelles mutations géographiques liées à son développement ?	335
	1 Les enjeux	335
	2 Les défis	337
	3 Les perspectives	337
	4 Les mutations géographiques	339
Section 3	Étude de cas : le TMCD en Europe et « La ligne maritime de courte distance Saint-Nazaire/Gijon »	339
	1 Le transport maritime de courte distance en Europe	339
	2 La ligne maritime de courte distance Saint-Nazaire/Gijon	341
	3 Le développement de la ligne Saint-Nazaire/Gijon et ses limites	342
	Conclusion	343
13	Croisières maritimes : une inégale répartition spatiale et temporelle	345
	Introduction	346
Section 1	Origines, développement et construction de l'objet croisière	347
	1 Origine et émergence de la croisière	347
	2 Essai de définition et de classification de la croisière	349
Section 2	Configuration géographique de la croisière	351
	1 Répartition spatiale des bassins de croisières	351
	2 Changements de saisonnalité de la croisière	360
Section 3	Étude de cas : la croisière au sein de la rangée nord-européenne	365
	1 Les ports de croisière	365
	2 L' <i>hinterland</i> de la rangée nord-européenne	367
	3 Liens entre le développement de la croisière et l' <i>hinterland</i>	369
	Conclusion	370

Partie 5 Vers l'écrit et l'oral (épistémologie, didactique, méthodologie)

1	Glossaire	374
2	Enseigner la géographie des mers et océans	389
Section 1	Les espaces maritimes dans la géographie scolaire : entre développement durable, gestion des ressources et mondialisation	390
	1 Mers et océans dans l'enseignement de la géographie au collège	390
	2 Mers et océans dans l'enseignement de la géographie au lycée	392
Section 2	Concevoir un enseignement des mers et océans : esquisse d'une méthodologie pour pratiquer une géographie inductive	395
	1 Les finalités de l'étude de cas : une approche renouvelée de l'enseignement de la géographie	396
	2 Quelles démarches pour mettre en œuvre l'étude de cas ?	398
Section 3	Exemple d'une étude de cas en 5^e	399
Section 4	Enseigner les mers et océans avec le numérique	405
Section 5	Bilan des notions abordées dans l'ouvrage	407
3	Dissertation corrigée	409
	Sujet	409
	Problématisation	409
	Plan	411
4	Analyse de situation professionnelle (épreuve orale)	422
	Sujet	422
	Commentaires sur le sujet proposé	430

Les auteurs

Yves Boquet (*Chapitre n° 10*)

Yves Boquet est professeur de géographie à l'université de Bourgogne. Il est actuellement secrétaire général de l'AGF (Association de géographes français) et secrétaire de la commission de géographie des transports de l'UGI (Union géographique internationale). Après avoir travaillé pendant une vingtaine d'années sur les États-Unis, ses recherches portent maintenant sur les Philippines et Hong Kong, en particulier sur les questions de transports et de gestion durable des grandes villes.

Sami Cherif (*Coordination, Introduction, Outils n° 2, n° 3 et n° 4*)

Sami Cherif est professeur au collège Jean Moulin à Chaville. Formateur en géographie dans l'académie de Versailles, ses travaux portent sur l'utilisation du numérique en géographie. Il collabore également avec le Ministère de l'Éducation nationale pour promouvoir le développement du numérique dans l'enseignement de l'histoire-géographie.

Stéphane Costa (*Chapitre n° 4*)

Stéphane Costa est depuis 2007 professeur de géographie physique à l'université de Caen Basse-Normandie (laboratoire LETG-Géophen, UMR 6554). Ses recherches se concentrent sur la dynamique des milieux littoraux, notamment des falaises à recul rapide, et sur les aléas côtiers (érosion et submersion marine). Il est actuellement président du Conseil scientifique de la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Environnement, ainsi que du Conseil scientifique du Réseau d'Observation du Littoral Normand-Picard.

Hugues Eudeline (*Chapitre n° 3*)

Hugues Eudeline est officier de marine (promotion 1972 de l'École navale), breveté de l'École supérieure de guerre navale et du Naval War College (États-Unis d'Amérique), ancien commandant de deux sous-marins d'attaque, docteur en Histoire militaire, défense et sécurité de l'EPHE, capitaine de vaisseau (R), chargé d'études au Centre d'études stratégiques de la Marine et correspondant permanent de l'Académie royale de marine suédoise.

Nicolas Escach (*Direction, Introduction, Chapitre n° 9, Outils n° 1, n° 3 et n° 4*)

Nicolas Escach est agrégé de géographie (2009), docteur de l'École normale supérieure de Lyon (2014). Il enseigne à l'Institut d'études culturelles et internationales (IECI) de l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines. Ses recherches portent sur le rôle des réseaux de villes dans les stratégies interterritoriales des municipalités de l'espace baltique.

Gwennaëlle Furlanetto (*Chapitre n° 13*)

Ayant terminé un master en sciences géographiques au sein de l'université Catholique de Louvain (Belgique) en 2011, Gwennaëlle Furlanetto a persévéré dans sa passion pour la géographie des transports grâce à un doctorat en géographie au sein de l'université du Havre soutenu fin 2014. Elle s'est alors spécialisée dans les relations entre la navigation de croisière et le développement des interfaces villes-ports.

Servane Gueben-Venière (*Chapitre n° 4*)

Servane Gueben-Venière est docteur en géographie sociale du littoral et rattachée à l'UMR 8586 PRODIG, Paris. Elle est spécialisée dans la gestion du littoral nord-ouest européen. Pendant sa thèse, portant sur le rôle des ingénieurs anglais, français et néerlandais dans la gestion côtière, elle a réalisé plus d'une centaine d'entretiens auprès d'ingénieurs du génie civil et d'autres acteurs impliqués dans la gestion côtière (géomorphologues, économistes, géographes, écologistes, etc.). Elle est également intervenue dans une étude de faisabilité de dépoldérisation en France dans la baie des Veys, pilotée par Artélia Eau & Environnement et commandée par le Conservatoire du littoral, de 2011 à 2013, dans le but d'établir une stratégie d'adaptation à l'élévation à venir du niveau marin dans la région. Elle a enseigné de 2012 à 2014 comme ATER à l'université Paris 1.

Jacques Guillaume (*Chapitre n° 5*)

Jacques Guillaume, professeur de l'université de Nantes est un géographe des mers et du littoral. Spécialiste des transports maritimes et des ports auxquels il a consacré sa thèse d'État soutenue en 1994, il a publié sur ce thème une trentaine d'articles scientifiques. Il est l'auteur ou le coordinateur de plusieurs ouvrages, dont *Les transports maritimes dans la mondialisation*, paru chez L'Harmattan en 2008. Ses recherches les plus récentes portent sur la gouvernance des ports maritimes, les conflits portuaires le développement durable des territoires sensibles.

Lydie Goeldner-Gianella (Chapitre n° 4)

Lydie Goeldner-Gianella, agrégée de géographie, est actuellement professeur de géographie de l'environnement à l'université Paris 1 et co-directrice du master 2 « Développement durable, management environnemental et géomatique ». Ses recherches sur les sociétés et les environnements littoraux d'Europe occidentale portent en particulier sur les questions de risques et de représentations sociales liées à la mer et sur les aménagements littoraux axés vers la défense douce (dépoldérisation...).

Laurent Hassid (Chapitre n° 2)

Laurent Hassid est docteur en géographie, mention géopolitique, à l'université Paris 8 et chargé de cours à l'université Paris 13. Ses recherches portent sur les enjeux politiques en Slovénie et dans les Balkans et sur les frontières. Il tient notamment un blog sur cette question (www.beyondborderlines.wordpress.com).

Édith Koulai Djedje (Chapitre n° 6)

Édith Koulai Djedje est née le 3 septembre 1976 à Zéo/Bangolo (Côte d'Ivoire). Après des études secondaires sanctionnées par le baccalauréat en 1998, elle est admise à l'université de Cocody (Abidjan), devenue depuis 2012 l'université Félix Houphouët Boigny. Elle achève ses études supérieures avec l'obtention d'une thèse de Doctorat soutenue le 12 novembre 2012 sur le thème : « Exploitation des eaux et développement durable des pêches en lagune Aby (Côte d'Ivoire) » sous la direction du Pr. Céline Koffie-Bikpo. Elle est ensuite recrutée en janvier 2013 dans la dite université, à l'Institut de géographie tropicale en tant qu'enseignant-chercheur avec le grade d'assistante.

Akou Don Franck Valéry Loba (Chapitre n° 11)

Akou Don Franck Valéry Loba est docteur en géographie et en paléanthropologie. Maître-assistant en poste à l'Institut de géographie tropicale (IGT), UFR SHS, de l'université Félix Houphouët Boigny (UFHB) d'Abidjan, depuis 2009. Il travaille sur les dynamiques territoriales et de développement sur le littoral ivoirien. Il s'intéresse aussi à la cartographie numérique et aux SIG.

Nora Mareï (Chapitre n° 8)

Nora Mareï est géographe, chercheuse à l'IFSTTAR. Elle est diplômée de l'université de Nantes où elle a soutenu une thèse de doctorat sur le détroit de Gibraltar en 2012 ainsi qu'un mémoire de maîtrise sur le canal de Suez cinq ans auparavant. Elle s'intéresse aux circulations marchandes aussi bien sur les mers que dans les grandes métropoles.

Hipolito Martell Flores (Chapitre n° 12)

Ingénieur Civil pour l'UNAM au Mexique et docteur en aménagement de territoire pour l'université du Havre en France, Hipolito Martell Flores est actuellement Maître de conférences à l'université de Technologie de Compiègne et chercheur associé à l'université de Havre. Ses recherches portent sur des sujets comme la planification et le développement des infrastructures portuaires, le transport et la multi-modalité, l'optimisation

des flux, la prospection économique portuaire, l'analyse de risques, l'innovation en services de transport et le développement de l'*hinterland* et des lignes maritimes.

Denis Mercier (*Chapitre n° 4*)

Denis Mercier est professeur de géographie physique à l'université de Nantes, agrégé de géographie (1992), docteur de l'université Blaise-Pascal (1998), ancien Maître de conférences à l'université Paris IV-Sorbonne (1999-2006), membre junior de l'Institut universitaire de France (promotion 2009). Il dirige depuis 2009 le laboratoire LETG-Nantes-Géolittomer (UMR 6554). Ses recherches portent notamment sur les risques littoraux (submersions marines, érosion...) et d'inondation fluviale. Cependant, il consacre l'essentiel de ses recherches à l'Arctique et à la géomorphologie paraglaciale en Islande et au Spitzberg.

Atsé Alexis Bernard N'guessan (*Chapitre n° 11*)

Atsé Alexis Bernard N'guessan est docteur en géographie et enseignant-chercheur en poste depuis 2010 à l'Institut de géographie tropicale (IGT), UFR SHS, de l'université Félix Houphouët Boigny (UFHB) d'Abidjan. Ses travaux de recherche portent sur les ports, les transports et l'aménagement. Il s'intéresse aussi à la cartographie numérique et aux SIG.

Julien Noel (*Chapitre n° 6*)

Julien Noel, docteur en géographie de l'université de Nantes, est actuellement Maître de conférences contractuel à l'université d'Angers et membre du laboratoire ESO-Angers (ESO UMR 6590-CNRS). Ses recherches s'intéressent prioritairement aux échelles de durabilité et de territorialisation des filières agricoles et halieutiques dans un contexte de mondialisation, dans une optique de gestion et valorisation des ressources et d'aménagement des espaces ruraux et littoraux.

Camille Parrain (*Coordination, Introduction, Chapitre n° 1*)

Camille Parrain est Maître de conférences à l'université de La Rochelle et mène ses recherches au sein du laboratoire Littoral Environnement et Sociétés (LIENS-UMR7266). Géographe des mers, ses recherches portent sur les territoires maritimes et les paysages marins. Elle s'intéresse à la navigation à voile, la pêche et la marine marchande. Ses terrains d'études sont l'Atlantique et désormais le Pacifique avec une collaboration avec l'université de Stanford.

Arnaud Serry (*Chapitres n° 7 et n° 9*)

Arnaud Serry est Maître de conférences en géographie à l'université d'Orléans et membre du CEDETE. Il travaille plus particulièrement sur le transport maritime dans la zone de la mer Baltique, notamment sur l'appréhension de la réorganisation spatiale d'une région à travers le fait maritime et portuaire ou encore l'analyse des impacts environnementaux du transport. Il s'intéresse par ailleurs à l'adaptation des acteurs de l'économie maritime, portuaire et logistique aux aléas de la mondialisation en les confrontant au cas particulier de l'ensemble portuaire et urbain de la Basse Seine (Le Havre, Rouen, Paris).

Comment utiliser ce manuel ?

Le programme 2014-2015 est extrêmement vaste et, si nous pouvons aborder un grand nombre de thèmes, il est presque impossible d'être tout à fait exhaustif. Aussi, nous avons choisi de nous positionner sur des questions larges qui permettront aux étudiants de faire face à n'importe quel sujet, tout en développant un propos argumenté, original et ancré dans l'actualité géographique. Le manuel abordera donc les questions de l'énergie, des croisières, de la conteneurisation ou encore de la piraterie. Les thématiques choisies sont résolument contemporaines et permettent de décrire, d'analyser et de représenter graphiquement une planète océane du début du XXI^e siècle.

Le traitement de ces différents axes se veut le plus pratique et opérationnel possible pour les candidats aux concours de l'enseignement. Aussi, nous proposons, après une brève introduction reprenant les principaux axes du programme, treize chapitres formellement harmonisés et répartis en quatre parties (La dernière frontière, L'homme et la mer, L'économie-monde, Entre mer et terre). Les parties débutent systématiquement par un chapitre plus général, remettant en perspective les principaux axes (chapitres 1, 4, 7, 11). Chaque chapitre est introduit par une première section « problématisation » mettant en avant les enjeux du thème choisis, à l'image de ce qui serait attendu dans une introduction de dissertation. Les encadrés servent à définir les notions géographiques utilisées et paraissant importantes pour la compréhension des enjeux développés par la suite. Une seconde section est consacrée à la mesure et à l'analyse des dynamiques géographiques. Il s'agit de donner des chiffres permettant d'appréhender le phénomène décrit (par exemple sous la forme d'un tableau) et de le situer dans l'espace tout en fournissant des éléments de contextualisation et de comparaison. Une dernière section consiste généralement à aborder une ou deux études de cas à l'échelle locale. Elles sont accompagnées d'un croquis ou schéma facilement mobilisable/reproductible dans une copie de concours.

Cette construction en trois étapes est née d'une observation concrète des besoins des étudiants pendant la phase de préparation. En géographie, une bonne copie de dissertation doit mobilier un vocabulaire géographique précis et un axe problématique clair (problématisation). Elle doit également révéler une bonne connaissance des dynamiques contemporaines en les spatialisant, les mesurant et les contextualisant (mesure et analyse). Elle doit enfin raisonner à partir d'études de cas et démontrer la capacité du candidat à représenter graphiquement les processus qu'il explore en suivant une approche inductive à partir de ces schématisations (étude de cas). Chaque chapitre se conclut par une bibliographie proposée par l'auteur prenant largement en compte les outils numériques.

La quatrième partie du manuel intitulée « Vers l'écrit et l'oral » constitue un apport indispensable à la préparation du CAPES et de l'agrégation. L'outil n° 1 (un glossaire) reprend les principaux termes géographiques signalés dans le texte par un astérisque (Mondialisation*). L'outil n° 2, intitulé « Enseigner la géographie des mers et des océans », intègre les réformes récentes du concours du CAPES en proposant une confrontation des chapitres avec les programmes du collège et du lycée, une analyse des compétences potentiellement mobilisées par les élèves et un exemple d'application autour de la thématique des mers et des océans. Les outils n° 3 et n° 4 concluent le manuel avec un sujet de dissertation corrigé et un sujet d'oral commenté. Il s'agit d'apprendre à mobiliser les contenus rencontrés dans la perspective des concours.

Introduction

« S'il est possible d'arriver à une connaissance complète de la surface de la planète, nous le devons à la mer¹ » (A. Von Humboldt).

Alexander Von Humboldt a montré l'écart qui existe, et qui n'a cessé de croître, entre l'intérêt stratégique attribué aux espaces océaniques et la relative méconnaissance qui perdure à leur égard. Longtemps *terra incognita*, espace infranchissable, limite de l'écoumène et donc soumis à l'angoisse de l'inconnu, l'Océan a tardé à être étudié, l'approcher supposant de surmonter de multiples contraintes avec l'avancée de la recherche scientifique. Dans son article, « La mer : vecteur et enjeu du futur », Emmanuel Desclèves² rappelle que la surface des grands fonds marins explorés est évaluée à la superficie d'une grande métropole comme Paris. Seulement 10 % de la superficie du domaine océanique est couvert par des mesures d'écho-sondeurs³. Nous connaissons donc bien mieux la surface de la lune que le fond des océans.

Pourtant, les mers et les océans sont une composante de plus en plus importante de l'espace des sociétés⁴ à l'échelle locale et internationale. Ils sont des cadres de vie donnant un sens aux groupes sociaux. Ils représentent aussi un maillon indispensable de la mondialisation contemporaine et des recompositions qui l'accompagnent. Dans une société en réseaux⁵ marquée par la fluidité et le besoin de relais, les océans deviennent autant de ponts

1. VON HUMBOLDT A., (1946), *Cosmos, essai d'une description physique du monde*, p. 261.

2. DESCLÈVES E., (2014), « La mer : vecteur et enjeu du futur », *Problèmes économiques*, n° 3084, pp. 5-11.

3. Cela explique que les mesures bathymétriques du fond marin ne représentent que 10 % du domaine marin.

4. STEINBERG P.-E., (2001), *The social construction of the ocean*. Cambridge, Ed. Cambridge University Press, 239 p.

5. L'expression est empruntée à Manuel Castells : CASTELLS M., (1998), *La société en réseaux*, Paris, Fayard, 613 p.

entre des espaces insulaires, archipélagiques et continentaux de plus en plus à l'étroit. À mesure que les flux se multiplient, grands ensembles portuaires et aéroportuaires sont des portes d'entrée qui attirent et concentrent populations, activités et capitaux. Avec l'augmentation constante et rapide de la population mondiale (7,2 milliards en 2013, 8 milliards en 2025 et 9,6 milliards en 2050), l'espace devient plus que jamais une ressource : il s'agit de faire avec l'espace et, au besoin, de repousser les limites de celui-ci. La pression accumulée sur les littoraux au cours de la seconde moitié du XX^e siècle déborde progressivement sur l'espace marin à une distance accrue des côtes. Une étape a donc été franchie par rapport à la simple maritimisation, soit le rôle croissant des littoraux dans l'économie nationale d'un grand nombre d'États. Elle s'était accompagnée d'un processus de littoralisation, une concentration des populations et des activités humaines le long ou à proximité des littoraux. Des activités jusqu'ici terrestres ou côtières sont désormais amenées à s'installer toujours plus loin vers le large à l'instar des champs d'énergies éoliennes *offshore*.

L'espace maritime constitue aujourd'hui un milieu, une ressource et un support des activités humaines. Ces potentialités en font un espace de plus en plus convoité par un panel plus large d'acteurs (autorités étatiques, acteurs privés...). Il est donc l'objet d'une territorialisation croissante, s'accompagnant d'enjeux, d'appropriations, et de rivalités. Il existe des territoires en mer, mais est-ce vraiment des territoires comme les autres ? L'idée selon laquelle les mers et les océans présenteraient des spécificités relatives au processus de territorialisation a même conduit certains chercheurs à revisiter le concept¹.

Le territoire est classiquement défini sur le plan juridique. Le droit de la mer a contribué, en établissant des limites successives, depuis la ligne de base jusqu'à la haute mer, à une territorialisation sous une forme en apparence standardisée (eaux territoriales, zones contiguës, ZEE...). La haute mer resterait quant à elle encore « libre » même si celle-ci est sujette aux convoitises et connaît des formes d'appropriation. Au-delà des considérations juridiques ou économiques, l'analyse géographique offre cependant un autre regard : celui d'une différenciation des lieux, des formes d'action spatiale et des représentations qui les sous-tendent. Étudier les dynamiques contemporaines affectant les océans avec une perception uniquement continentale occulterait la complexité de l'objet.

Quelques chiffres clés sur la géographie des mers et des océans

80 % des pays du monde (147 sur 194) sont reliés par la mer.

93 % de la population mondiale vit dans un pays ayant un accès à la mer, 80 % vit à moins de 200 km des côtes, 66 % de la population vit à moins de 80 km des côtes.

Plus de 9/10 de la population mondiale vit à proximité d'une zone portuaire.

1. Louis Marrou et Camille Parrain s'intéressent à la notion de « territoire », voir MARROU L., (2005), *La figure de l'archipel*, université de La Rochelle, HDR, 364 p. ; PARRAIN C., (2010), *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers, l'apport de la navigation à voile dans l'Océan Atlantique*, Thèse de doctorat de l'université de La Rochelle sous la direction de Louis Marrou, soutenue le 1^{er} juillet 2010, 479 p.

90 % du tonnage des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime à bord de plus de 50 000 navires de commerce de plus de 300 tonneaux.

90 % des réserves en hydrocarbures et 84 % des métaux rares sont présents dans les mers et océans.

99 % du volume des données numériques transmises à une échelle intercontinentale le sont par des câbles optiques sous-marins.

Sources variées.

■ Jusqu'où porter son regard ?

Le terme Océan, aussi appelé océan mondial ou océan planétaire, désigne toute l'eau des mers et des océans formant autour de la Terre un volume continu, à l'exception des mers intracontinentales. Il arrive également que la synecdoque soit utilisée en choisissant de parler de mer pour évoquer l'ensemble de l'océanosphère. Pourtant, l'intitulé du programme distingue mers et océans.

Formés d'une vaste étendue d'eau salée, les océans sont au nombre de cinq¹ (Pacifique, Atlantique, Indien, Austral, Antarctique). L'océan le plus vaste est l'océan Pacifique (41,2 % de la surface océanique du globe) suivi de l'océan Austral (21,3 %), puis de l'océan Atlantique (20,4 %). Les océans se caractérisent par cinq traits qui permettent de les distinguer des mers : leur superficie/étendue, leur profondeur moyenne (de l'ordre de 3 800 m avec un maximum de 11 000 m dans la fosse des Mariannes), leur taux de salinité, les caractéristiques de leur communication (ils sont tous interreliés) et leur situation, avec des rivages appartenant à des continents différents².

La mer est, quant à elle, la fraction identifiée et identifiable, notamment topographiquement, d'un océan généralement située à sa bordure. Il s'agit souvent de la simple annexe d'un océan auquel elle est adjacente. Selon quels critères est-il possible d'individualiser la partie d'un océan afin de l'ériger en mer ? Là commencent les divergences. Dans le *Dictionnaire de géographie*³, Pierre Georges et Fernand Verger esquissent quelques pistes : moindre place des fonds abyssaux, extension souvent plus considérable (voire exclusive) des plates-formes continentales, solidarité plus étroite avec les continents riverains, variabilité plus grande de la salinité des eaux. Les limites des mers et océans dépendent de la configuration morphologique des continents avec des zones de rétrécissement, à l'instar des détroits, qui influent sur les processus hydrologiques (en fonction des degrés d'ouverture et de la bathymétrie). Il existe de fait une variété de types de mers : mers bordières donnant sur un océan (mer du Nord), méditerranées engagées à l'intérieur des continents et séparées par des détroits, mers intérieures ouvrant sur une autre mer.

À la limite du programme, le cas des mers fermées interroge sur l'étendue de l'espace à considérer. Mer d'Aral, mer Morte ou mer Caspienne sont-elles des mers ou des lacs ?

1. Le nombre d'océans est sujet à controverse puisque la pertinence d'isoler l'océan Austral est souvent contestée.

2. Les mers se trouvent toujours à l'intérieur d'un continent, tandis que l'océan, lui, entoure un continent.

3. GEORGES P., VERGER F., (1970), *Dictionnaire de la géographie*, Paris, PUF, 478 p.

L'appellation de mer peut s'expliquer par la taille des étendues d'eau considérées (la Caspienne est le plus grand lac terrestre), par leur salinité (la mer Morte abrite les eaux les plus salées du monde, avec plus de 300 g/l) mais la dénomination est avant tout une question d'usage, car il existe de nombreux lacs salés bien plus grands que la mer Morte (800 km²) ou que la mer d'Aral (10 000 km²). Ces espaces, qualifiés de mers, répondent à la définition du lac formalisée par François Alphonse Forel : « on désigne par lac une masse d'eau stagnante sans communication directe avec la mer, située dans une dépression du sol fermée de tout côté¹ » (Forel, 1892). Selon la Convention de Montego Bay, ce ne sont pas des mers sur un plan juridique à moins que les riverains en décident autrement. Le cas des États de la mer Caspienne, qui ont appliqué des règlements internationaux régulant normalement l'usage des espaces maritimes, montre qu'il n'est pas aisé de délimiter avec précision l'objet à étudier.

Aux débats géographiques s'ajoute la nécessité de prendre en compte la profondeur historique. Il y a cinq millions d'années, lors de la crise de salinité messinienne, le détroit de Gibraltar s'est refermé réduisant la mer Méditerranée à un lac très salé. Prendre en compte le temps long paraît donc indispensable pour mesurer mutations et persistances des espaces marins.

Les littoraux se trouvent à la lisière du programme mais ils ne peuvent être totalement négligés. L'homme revenant toujours à terre, la mer est aussi en contact avec la terre. Il est donc possible de considérer les activités humaines sur le littoral avec une perspective maritime et les effets des mers et océans sur les côtes. Par ailleurs, les espaces insulaires et archipélagiques peuvent être intégrés en insistant sur leur rôle de connectivité et de connexion. Ils sont des nœuds sur les routes et viennent structurer les itinéraires. Ils constituent des oasis de vie, de ressources en haute mer : ce sont des terres empreintes de maritimité et d'échanges humains avant et après l'expérience océanique. Îles et archipels guident les hommes sur les océans. Leur analyse peut donc être entreprise au travers d'un regard de marin arrivant et repartant en mer².

■ Une nouvelle vision de l'Océan

Dans le numéro n° 427 d'*Historiens et géographes* (juillet-août 2014) consacré à la bibliographie officielle du concours, Alain Miossec appelle à une nouvelle approche de la géographie des mers et des océans : « Le cœur de la question, c'est l'océan, à la fois dans sa superficie, son volume, la morphologie de ses fonds, dans sa dynamique également [...]. Autant dire qu'il ne faut pas négliger la nature des océans et des mers et tous les imaginaires qui en font aussi le sel. Si l'océan est le cœur, les littoraux en sont la périphérie, la marge mais une marge lourde d'hommes et d'activités du double fait de la littoralisation et de la maritimisation croissante de l'économie dans le contexte de la mondialisation³. »

1. FOREL F.-A., (1892), *Le Léman, monographie limnologique*. Lausanne, F. Rouge, t. I, 651 p.

2. Il ne s'agit pas, dans le cadre du programme, d'entamer des lectures sur l'insularité ou sur les représentations insulaires proprement dites.

3. MIOSSSEC A., (2014), « Géographie des océans et des mers », *Historiens et géographes*, n° 427, p. 321.

Les travaux sur l'Océan se sont par le passé beaucoup concentrés sur l'étude du littoral et de la mer côtière¹, zone de concentration des principaux enjeux, des activités et des pressions anthropiques. Peut-être est-ce dans notre nature terrienne de ne considérer que le trait de côte ou la partie marine en vue ou à proximité de la terre².

Les titres de certains ouvrages comme *Le sixième continent*³ ou *La planète océane*⁴ laissent entendre qu'il serait possible de traiter des mers et des océans comme d'un continent parmi les autres mais ce n'est pas le cas. L'approche « littoraliste » a en particulier négligé le caractère dynamique des océans et le lien terre-mer malgré des travaux intéressants sur les risques littoraux. Parallèlement, une approche par la maritimité⁵ a permis d'appréhender des systèmes de représentations mais ceux-ci ont principalement été établis à partir du vécu d'individus à terre.

S'il convient de ne pas négliger des approches « maritimes », qui révèlent l'influence de la mer sur les hommes, le programme du concours ouvre aussi à des approches « marines » qui prennent davantage en compte l'essence, les particularités et le cœur des océans. Approches maritimes et marines apparaissent alors complémentaires et enrichissent la réflexion océanique.

Il existe en France une tradition géographique promouvant une telle étude de l'Océan. Camille Vallaux, dès les années 1930, a été l'un de ses précurseurs en s'intéressant aux mers et océans sur un plan physique et humain. Il identifie notamment des peuples de la mer qui dépendent d'elle pour leur subsistance ou pour leurs relations commerciales ou culturelles. Depuis, les études océaniques ont principalement adopté un regard régional et une approche trop souvent sectorielle, si l'on excepte les tentatives de synthèse proposées par Jean-René Vanney⁶ ou André Louchet. La recherche s'est progressivement compartimentée en fonction des types d'activités (pêche, marine marchande). Les ressources marines sont devenues un important objet d'étude, notamment dans le domaine halieutique, à l'image des analyses proposées par Jean-Pierre Corlay, Jean Chaussade et François Carré. D'autres géographes comme Jacques Marcadon se sont intéressés au transport maritime. L'approche géopolitique a également été largement couverte par des chercheurs ayant parfois des liens étroits avec les cercles stratégiques ou militaires à l'instar d'Hervé Coutau-Bégarie. Plus récemment, la planification spatiale marine et la gestion intégrée des zones côtières, avec une attention portée à la géomatique, ont suscité l'intérêt d'une partie de la communauté scientifique⁷, sans que le contexte hauturier ne soit considéré à part égale avec le contexte côtier. Toutes ces approches ont fait de la

1. Voir notamment les travaux d'André Guilcher, de Roland Paskoff, d'André Vigarié ou de Jacques Marcadon.

2. Voir PARRAIN C., (2012), « La haute mer : un espace aux frontières de la recherche géographique », *EchoGéo*, disponible en ligne.

3. PAPON P., (1996), *Le sixième continent : géopolitique des océans*, Paris, Éditions O. Jacob, 336 p.

4. LOUCHET A., (2009), *La planète océane : précis de géographie maritime*, Paris, Armand Colin, 559 p.

5. PÉRON F., RIEUCAU J., (dir.), (1996), *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 336 p.

6. VANNEY J.-R., (1991), *Introduction à la géographie de l'océan : une vue nouvelle du monde*, Paris, Éditions Institut océanographique, 214 p.

7. Voir les travaux de Brice Trouillet ou de Mathilde de Cacqueray.

mer un espace support, dans le cadre de déplacements, d'explorations ou d'exploitations, avec le recours régulier à des statistiques de flux ou de captures de pêches. Il est pourtant possible d'aller plus loin dans la réflexion océanique.

Recentrer le regard, replacer l'Océan au cœur de la réflexion, n'ouvre pas seulement à une nouvelle manière de l'étudier. La démarche permettrait à terme de modifier les modes de gestion, au prisme d'une vision de marin et non de terrien. Il est donc primordial de prendre en compte les usagers de la mer, leurs modalités d'appropriation et d'habiter, mais aussi de se confronter au terrain. L'Océan ne s'étudie pas que par des « vues du ciel » ou des données de position de navires, encore faut-il comprendre l'essence de l'Océan.

■ **Observer l'Océan dans toute sa complexité**

Pour expérimenter l'Océan, il convient de le considérer dans sa complexité. Une telle ambition suppose de prendre en compte quatre de ses caractéristiques les plus importantes : l'espace océanique est différencié, dynamique, multidimensionnel et systémique.

Si l'Océan est défini dans les discours comme vaste et homogène, une analyse plus poussée permet de révéler des dynamiques de **différenciations**, de zonations en fonction de paramètres physiques et humains. Celles-ci se structurent autour de discontinuités mouvantes qui fluctuent en fonction des paramètres pris en compte et des saisons.

Exemples de zonations

On peut établir des zonations en fonction des :

- zones météorologiques ;
- répartitions de la faune (ex : poissons, mammifères, avifaune) ;
- répartitions du plancton ;
- propriétés physico-chimiques de l'eau ;
- spatialisations et densités des activités humaines (par secteur) ;
- juridictions et planifications des eaux marines ;
- aléas et vulnérabilité.

Exemples de discontinuités

- Fronts météorologiques et courantologiques.
- Limites de répartition d'une espèce.
- Limites de bassin de navigation.
- Passages matérialisés par des rites comme le passage de l'équateur.
- L'adaptation à la vie en mer.

En mer, se pose la question des repères et des références spatiales. Comment trouver de la stabilité au sein d'un espace changeant ? Il n'est pas possible de comprendre la logique océanique sans insister sur son aspect **dynamique**, lié à un perpétuel mouvement et à la complexité des temporalités (évolutions structurelles et saisonnières). La seule partie que l'on pourrait qualifier de « fixe » est composée de fonds sous-marins qui forment des habitats plus repérables. Les activités humaines qui se structurent autour de l'Océan sont, elles aussi, pour

la plupart, mobiles. L'Océan constitue un pont entre les continents et met en relation des terres plus ou moins lointaines. L'interface terre-mer ne prend pas la forme d'une frontière figée mais reste résolument dynamique. Les océans sont d'ailleurs de plus en plus les « victimes » de ce qui se passe à terre (pollution des bassins versants, rejets industriels en mer).

L'océan est aussi un espace **multidimensionnel**. L'air, la surface, le volume et les fonds forment autant de compartiments à prendre en compte. Ces différentes dimensions font système et sont en permanente interaction :

- de par leur fonctionnement physique sur le plan de la circulation océanique et atmosphérique et de la géomorphologie sous-marine ;
- de par le fonctionnement des ressources (vivantes et non vivantes) ;
- de par la répartition des activités humaines.

La problématique du réchauffement climatique illustre parfaitement le recours indispensable à une analyse **systémique** pour étudier les mers et les océans. La modification des conditions météorologiques et courantologiques, qui s'explique par des facteurs « naturels » et des pressions anthropiques, impacte la distribution des ressources marines vivantes (en terme de répartition et d'érosion de la biodiversité) et, *in fine*, les activités humaines qui en vivent, certaines cultures maritimes risquant de disparaître à l'image d'insulaires vivant sur des îles basses coralliennes soumises à un risque de submersion.

Cette approche systémique conduit nécessairement à l'interdisciplinarité : L'Océan est un espace physique complexe. Pour le comprendre, se familiariser avec des données océanographiques, biologiques, juridiques, historiques, géopolitiques, géographiques et anthropologiques voire ethnologiques paraît un préalable.

C'est grâce à une vision intégrée et interdisciplinaire que nous pourrions nous mettre d'accord sur les mesures à prendre pour préserver l'immensité océanique. Les océans sont en effet au cœur des débats environnementaux¹ comme l'a démontré la conférence Rio +20 organisée en juin 2014 par l'ONU. La déclaration finale a réaffirmé l'engagement des Nations unies « pour la conservation et l'exploitation durable des océans »².

L'importance des océans n'est plus ignorée. Certes, l'homme est terrien, mais comme le souligne Fernand Braudel, « la mer existe, les côtes existent, les marins existent, les flottes existent³ ». Le défi est donc lancé aux géographes : regarder avec et à partir des mers et océans.

1. Avec toutes les précautions d'usage à apporter à ces bonnes intentions émises au nom du développement durable sans que des actions concrètes ne viennent toujours les prolonger.

2. Déclaration finale du sommet RIO +20 : *L'avenir que nous voulons*, disponible en ligne.

3. « Rarement les études consacrées aux frontières parlent de la mer. Jusqu'où ne va pas le prestige, sinon la superstition de la terre solide. L'homme est terrien, toutefois la mer existe, les côtes existent, les marins existent, les flottes existent. Et les frontières maritimes existent qui, celles-là, sont sans conteste naturelles. Le problème est finalement de savoir, dans le cadre de l'histoire de France, ce que l'homme et l'histoire auront fait, à longueur de siècles, de nos interminables rivages », BRAUDEL F., (1986), « La mer atteinte sans hâte, jamais maîtrisée », in : *L'identité de la France*, Paris, Flammarion, p. 326.

Partie

1

Les océans au cœur des représentations

Chapitre 1

Les frontières maritimes

Chapitre 2

Violence et puissance maritimes

Chapitre 3

La dernière frontière
(appropriations,
rivalités,
discontinuités)

Chapitre

1

Les océans au cœur des représentations

SOMMAIRE

- SECTION 1** Un espace physique complexe support des représentations
- SECTION 2** Multitudes de pratiques, multitudes de regards sur la mer
- SECTION 3** Croisements entre processus physiques et regards :
le cas particulier des coureurs du large

OBJECTIFS

- Se positionner à l'interface de la géographie physique et humaine en analysant des données objectives et des données subjectives relatées par les usagers.
- Comprendre la relation Homme-Océan et réfléchir aux aires océaniques, aux discontinuités et aux temporalités.
- Recentrer le regard à partir de discours réalisés en mer, même s'ils ne peuvent être totalement déconnectés des images diffusées et construites à terre.
- Considérer l'ensemble des usagers et intégrer leurs spécificités et leurs regards.
- S'ouvrir à l'analyse d'événements fortement médiatisés comme la course au large et faire le lien entre faits d'actualité et pédagogie afin de susciter la curiosité.

INTRODUCTION

Mers et océans, reflets de l'immensité et de l'hypermobilité, sont des espaces de l'altérité. La citation attribuée à Platon « Il y a trois sortes d'hommes, les vivants les morts et ceux qui vont sur la mer » illustre bien cet aspect. Considérée parfois comme une frontière ou faisant partie intégrante de certaines cultures, la mer oscille entre « terreur et fascination » comme le souligne le titre d'une exposition organisée à la Bibliothèque Nationale de France (2004-2005). Les représentations des océans sont en effet diverses et variées et en lien avec l'histoire des connaissances, des cultures et des types de pratiques en mer.

En Europe, plusieurs phases de représentations se sont succédé. Par exemple, au Moyen Âge et au début de la renaissance des illustrations, telles les cartes d'Olaus Magnus, mettent en scène des monstres engloutissant des navires. La référence au Léviathan, serpent des mers, ou les représentations du Maëlstrom constituent autant d'indices d'une perception angoissante du monde marin. Au XVIII^e siècle, la peinture rend compte de l'affrontement sur mer des grandes puissances comme la Grande-Bretagne ou les Pays-Bas. Progressivement, le milieu marin est de mieux en mieux connue et la mer devient également un lieu de loisirs et de contemplation.

Les représentations maritimes font appel à différentes perspectives de regard :

- une vision à partir de la terre ;
- une vision à partir de la mer par des « terriens » ;
- une vision à partir de la mer par des marins ou des usagers plus expérimentés pour qui la mer constitue un cadre de vie.

Pour appréhender les océans comme objet géographique, il est essentiel de tenir compte de ces regards qui sont liés à des formes de territorialités. Il faut aller au-delà de la description des usages de la mer et de l'entrée sectorielle qui font souvent de l'océan un simple espace-support de transports et de ressources, et dépasser la dichotomie entre analyses physiques et humaines. Il s'agit d'adopter une approche systémique et globale et de replacer les usagers, les habitants de la mer, au cœur de la réflexion sur les processus de construction territoriale. S'intéresser aux océans suppose de saisir les représentations, les identités collectives et individuelles. Les usagers ne pratiquent pas les océans de la même manière et n'ont pas la même culture de la mer.

L'espace maritime est, au même titre que l'espace terrestre, un espace vécu. Les particularités de l'océan (immensité, éphémérité) font que nous parlerons volontiers de « merritoires¹ » pour aborder les processus de construction territoriale en mer des différents usagers et pratiquants de la mer.

1. Le terme de merritoire a été utilisé par MARROU L., (2005), *La figure de l'archipel*, HDR, université de La Rochelle et défini lors dans la thèse de Camille Parrain (Parrain, 2010).

Souvent perçus comme une frontière ou un alter-espace, les océans ont été appréhendés à partir d'une vision terrienne en rupture avec la prise en compte des spécificités du milieu océanique. Les usagers les fréquentant démontrent que mers et océans correspondent à un espace de construction sociale, d'humanisation voire de territorialisation. S'intéresser aux représentations, c'est replacer les océans au cœur des problématiques, envisager la mer comme centralité et réorienter le regard de la mer vers la terre. Il faut dès lors élaborer une typologie des pratiques, car en fonction de celles-ci, le vécu ou « l'habiter » en mer sera différent.

Pour comprendre les systèmes de représentations, nous nous intéresserons aux processus physiques, c'est-à-dire au support océanique des représentations, ainsi qu'aux différentes formes d'utilisation de l'espace océanique. Nous prendrons ensuite l'exemple de la course au large (compétition à la voile).

Section 1 **UN ESPACE PHYSIQUE COMPLEXE, SUPPORT DES REPRÉSENTATIONS**

Les océans sont un système physique complexe à très forte dynamique spatio-temporelle. La connaissance plus ou moins fine des éléments océaniques permet de saisir :

- les logiques de spatialisations des pratiques en mer ;
- et/ou le support des systèmes de représentations.

L'espace océanique est à la fois multidimensionnel (air, surface, volume, fond) et dynamique.

1 Un espace multidimensionnel

Fonds marins, volume, surface et atmosphère constituent l'aspect multidimensionnel des océans.

Chaque dimension conditionne la répartition des ressources et par conséquent des activités humaines.

La distribution des ressources marines vivantes est par exemple corrélée à la bathymétrie et à un gradient décroissant de la côte vers le large. Les ressources vivantes sont plus importantes au niveau du plateau continental, à proximité des monts sous-marins, des îles et des archipels et au sein de la province néritique. Cette répartition s'explique par la présence plus importante de nutriments à proximité des côtes.