A full-page underwater photograph showing a diver in a black wetsuit and fins swimming through a dense, swirling school of silver fish. The water is a deep blue, and the fish are packed closely together, creating a sense of movement and scale. The diver is positioned in the lower center of the frame, looking towards the viewer.

AVENTURE

Spécial Écrans de la mer de Dunkerque

Un territoire ouvert
sur la mer et le monde...

Dunkerque

Grand Littoral



- Un grand port maritime
- Des ports de plaisance
- Des voiliers engagés dans la compétition (Courrier Dunkerque, Défi Dunkerque)
- Un musée portuaire
- Des événements (Tour de France à la Voile, Festival du film de la mer, Championnat de Kitesurf, 7^e Assises nationales de la mer...)
- 20 kms de plages de sable fin

Directeur de la publication : Patrick Edel
 Rédactrice en chef : Patricia de Ponsins
 Avec la participation de : Gérard A. Jaeger, Jeremy Bertaud, Yves Bourgeois, Christophe Chevasson, Arnaud d'Aunay, Philippe d'Elgueta, Corentin de Chatelperron, Bernard Decré, Michel Delabarre, Chantal Edel, Pierre-François Forissier, Jean-Claude Gascard, Laurent Gérard, Pascal Gombault, Dominique Guille, René Savastier, Lutz, Brigitte et Yvonnick Le Daut, Jean-Pierre Meis, Laurent Mérier, Michel Perchot, Michael Pitou, Girolamo Pissoneiro, Anne Quémener, Vincent Rattaz, Budes Rodier, Pierre Schoenderffer, Francis Vallat, Laureline Vallat et Eric Vilat.

Administration, rédaction, abonnements, publicité : La Guilde européenne du raid
 11 rue de Valenciennes - 75006 Paris
 Tél. : 01 43 26 97 52 - Fax : 01 46 34 75 45
 www.la-guilde.org

Abonnements : 6 numéros 19 euros

Seuls les articles signés « qualité » par les membres de La Guilde engagent l'association. Tous droits de reproduction réservés.

N° CPPAP : 0212 0 83995

N° ISSN : 1298-7182

Périodicité : Trimestrielle

Mise en pages : www.paccopain.info

Impression : JOUVE
 11 boulevard Sébastopol,
 B.P. 2734, 75027 Paris Cedex 01

Le Groupe Jouve est une entreprise reconnue pour son engagement dans une démarche industrielle responsable et respectueuse de l'environnement (certifiée ISO 14001, ISO 9001, ISO 14001).

La mer à voir



L'actualité, tragique ou heureuse, fait des océans, qu'il s'agisse d'énergie, d'alimentation, de communication, une ressource de plus en plus convoitée et une préoccupation de plus en plus préoccupante.

Loin du monde fini de Paul Valéry, nous réalisons qu'à peine cinq pour cent du monde océanique a été exploré depuis la première étude scientifique du « Challenger » britannique (1872-1876) qui découvrit les nodules.

Organisatrice de longue date d'événements culturels, La Guilde, passionnée d'outre-mers, après des expériences très positives, s'étonnait qu'un grand festival de films dédié à la mer ne se soit imposé au niveau international.

Aujourd'hui où les enjeux maritimes sont à l'évidence considérables, c'est l'ambition que, avec Bernard Decré, président du festival et Olivier Allard délégué général de La Guilde, nous avons fait partager à Jacques Dussart puis à la Communauté Urbaine de Dunkerque et à son président ainsi qu'à la région Nord-Pas de Calais.

Fernand Braudel avait mis en évidence que les grands moteurs de l'économie ont toujours été les ports. Cela est d'autant plus vrai aujourd'hui où deux tiers de la population mondiale vit à moins de 80 km des côtes et où 90 % des échanges mondiaux sont maritimes (mais en France, seulement un conteneur sur trois arrive dans nos ports). La cité de Jean Bart ayant surmonté bien des épreuves depuis le traité d'Utrecht (1713), nous rendons un hommage dans ce numéro à ses légendaires cap-horniers et « Islandais » qui l'est aussi à l'aventure quotidienne du monde de la pêche en mer.

La qualité des parrainages et des concours reçus dès cette première édition atteste de l'intérêt rencontré par cette initiative : présidence d'honneur de Pierre Schoenderffer, grand écrivain et cinéaste de la mer qui nous raconte son premier embarquement (p. 2) ; ministère en charge de la mer et donc des sultes du « Grenelle de la mer » (p. 21) ; secrétaire général de la Mer auprès du premier ministre ; Marine nationale dont le chef d'état-major nous fait l'honneur d'ouvrir ce numéro (p. 6), institution si nécessaire à notre pays héritier du deuxième espace maritime mondial avec onze millions de km² et plus encore par les valeurs humaines qu'elle porte et l'histoire qu'elle continue à écrire ; Ifremer au cœur des recherches océaniques (p. 19) ; Cluster maritime et Institut Français de la Mer fédérant les composantes maritimes françaises (p. 8) ; Le Marin, principale publication des professionnels de la mer ; de multiples concours régionaux et nationaux. Quant à la réponse internationale, 253 films reçus de 28 pays font de la sélection présentée au jury présidé par Laurent Mérier, un premier palmarès.

Pour aller plus loin, deux thèmes font l'objet de contributions dans ce numéro : la piraterie d'hier et d'aujourd'hui (p. 11) entre romantisme littéraire et dures réalités ; la pollution des océans par les plastiques (p. 19) où bien sûr la solution se trouve en amont, notamment par des matériaux biodégradables, mais où l'on prend conscience d'énormes concentrations qui, en se fragmentant, pourraient finir par nous faire avaler l'aval...

Et bien sûr la revue de La Guilde se devait de saluer l'exploit d'Anne Quéméné à travers le Pacifique (p. 5), d'accueillir l'insolent *Tara Tari* de Corentin de Chatelperron arrivé du golfe du Bengale (p. 37), Gérard Janichon passé du *Damien* dans les glaces de l'Antarctique au Défi de l'intégration (p. 36) et Yves Bourgeois, après quatre films sur Monsieur de La Pérouse, nous promettant une nouvelle histoire (p. 40).

Source d'inspiration de tant d'odyssées pour la littérature et le cinéma (p. 31), la mer séductrice, inquiétante, mystérieuse, insaisissable, reste l'élément primordial qui rappelle à l'homme que la vie est mouvement, instabilité, renouvellement constant à l'image des fonds océaniques, et que de bien des façons s'y joue son avenir.

Patrick EDEL

SOMMAIRE

- Pierre Schoenderffer 2
- Michel Delabarre 4

5 ÈVÉNEMENT

- « Pacific solo » pour Anne Quéméné 5

6 LA MARINE FRANÇAISE AUJOURD'HUI

- L'espace maritime 6
- La France maritime 8

11 PIRATERIE D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

- Les aventuriers de la mer 11
- Piraterie, « une affaire d'État » 13
- Du mythe à la réalité d'aujourd'hui 15
- Les sauveteurs en mer 17

19 ÉCOLOGIE MARINE

- Déchets à la mer 19
- Le Grenelle de la Mer 21
- Lutte contre les déchets marins 23
- Écologie 24
- Vortex dans l'océan et l'atmosphère 25
- Les débris plastiques en mer 26
- Tara océans 28

• Walever, des bateaux et des hommes ... 30

31 LITTÉRATURE ET CINÉMA

- La mer, les écrivains et cinéastes 31
- Océans, un plus tard 34
- Librerie maritime 35
- Le Nil. Aux sources du mythe 37
- L'aventure de l'ara tiki 37
- Arnaud d'Aunay 39
- Le grand large 40

41 HISTOIRE

- L'Océano Blanc 41
- Dunkerque, un grand port cap-hornier 43
- La grande pêche de la morue - à Islande - 43
- Le patrimoine maritime de la Côte d'Opale 48



En couverture : Cameraman pris dans un banc de poissons durant le tournage du film Océans.
 Photo © Richard Harman - Gazette Photo



Patrick EDEL
 Directeur du festival



Olivier ALLARD
 Délégué général de La Guilde



Bernard DECÉ
 Président du festival

PHOTOS © WWW.VIEILLERESOURCE.FR

Souvenirs de jeunesse et de mer

**« En la grande mer, où tout vent tourne et vire
Je suis pour vrai la doulangte navire
De foy chargée et de regrets armée »**

François 1^{er}

Dunkerque aux anciens parapets. Dunkerque, port historique et martyre. Ô Dunkerque de 1940 ! Le embarquement de plus de 300 mille soldats sous les bombardements et la mitraille de la Luftwaffe.

... Le cuirassé Dunkerque, à peine quelques mois plus tard, blessé grièvement lors du massacre de Mers El-Kébir par la flotte anglaise, avant de mourir lentement en 42, épave, sabordée dans la rade de Toulon. Cruel destin !

Vous autres Dunkerquois vous êtes tous des gens de mer. Chez vous, les hommes, le port et la mer sont imbriqués, se pénètrent pour ainsi dire. Vous connaissez tous la mer, peu ou prou, parce qu'elle est là, une porte, une ouverture menant aux confins les plus reculés du monde, et pour beaucoup, simplement un gagne-pain. Vous savez la différence entre Jolie brise et grand frais. Le vent d'ouest, quand le ciel est si bas qu'on pourrait le toucher de la main, que la mer devient blanche et qu'on respire de l'eau tant il y a d'embruns. La Manche est un entonnoir pour le vent d'ouest et à la sortie, le Cap Gris Nez et Dunkerque prennent tous les coups. Et le vent d'est en hiver, il vient des steppes asiatiques, de la Baltique à moitié gelée, des plats pays et il vous glace jusqu'à l'os. L'air d'une pureté cristalline, parfois assombri de grains, de giboulées de grêle et de grésil qui crépètent comme des rafales de mitrailleuses.

De tous les mystères de la création, le plus mystérieux est la mer, je crois... ou la jeunesse. La jeunesse et la mer. J'en ai encore le goût âcre et salé dans la bouche.

J'ai un peu bourlingué sur bien des mers : mais le souvenir le plus fort qui me reste, c'est celui de mon premier embarquement comme matelot léger sur un bâtiment marchand, un caboteur, il ya bientôt 65 ans - hier, après tout. J'avais 19 ans, et l'humeur buissonnière. J'avais déjà tâté de la pêche côtière sur deux chalutiers, novice, inscrit au rôle d'équipage, mais ce caboteur ! Je me voyais déjà à l'autre bout du monde. Ah ! La jeunesse.

SS *Anita Hans* - Lubeck. 1889. Mrs Kaplan & Koplinsky and son. Armateurs. Chantier naval Neptune Werft Rostock. Je m'en souviens très bien parce que c'était gravé en majeur sur une plaque de cuivre vissée à l'extérieur sur la timonerie, que je devais faire reluire chaque jour quel que soit le temps. Le capitaine y tenait absolument.

Survivante miraculée de deux guerres mondiales, *Anita Hans* n'avait pas changé de nom, mais de port d'attache. Ce n'était plus Lubeck mais Vaesterwik. Elle arborait à sa poupe le pavillon bleu pâle à crois jaune de la Suède. SS veut dire Steam Ship, bateau à vapeur. Elle avait une machine compound à triple

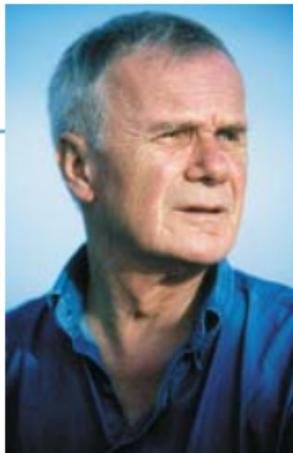


Photo © Th. Gauthier

expansion. Elle sentait bon l'huile chaude et le charbon, pas l'écorante odeur des relents de diesel assourdissants. Elle était silencieuse.

Née à la « Belle époque », du temps du Kaiser Guillaume II, elle avait été bichonnée, figolée, acajou, bois d'ébène, bronze, cuivre, rivetée aux meilleures tôles d'acier de chez Krupp. Une antiquité, mais depuis la Hanse, la ligue hanséatique, les Germains du nord savent construire de bons navires, et en 1947 tout ce qui pouvait encore à peu près naviguer, naviguait. Pour moi elle portait beau, toute droite comme un vieil officier de Saumur, toute noire et ridée de rouille, sa cheminée au liseré rouge, dressée presque aussi haut que ses mâts de charge. Oui, qu'elle me semblait belle. Je l'aimais - Ah ! La jeunesse... je l'aime toujours !

La première destination de *Anita Hans* - moi à bord - fut Dantzig. Un peu avant d'arriver dans la baie, le capitaine nous fit ralentir. À tout casser, on faisait 7,8 nœuds avec notre machine préhistorique, mais là on était presque au point mort. Le capitaine a soulevé son chapeau (il portait toujours un feutre usé, gris) et remis la machine en route. C'était un petit homme un peu courbé, au torse large, au ventre rond et aux jambes courtes. Il avait des yeux bleus très pâles. Un homme tout à fait ordinaire dirais-je aujourd'hui, mais pour moi, à l'époque il était l'incarnation du Capitaine, seul maître à bord après Dieu. Il était ce que je rêvais qu'il soit. Ah ! La jeunesse.

J'ai appris plus tard qu'en soulevant son chapeau, le capitaine avait salué l'endroit où avait disparu le paquebot *Wilhelm Gustloff* torpillé en hiver avec six mille, sept mille - on ne savait pas bien - réfugiés de Prusse orientale, femmes, enfants et blessés fuyant les Soviétiques. Il y eu peu de survivants... Pas mal pour un homme ordinaire !

Cet homme ordinaire était balte, estonien d'origine, un ballon - ils le sont presque tous - qui avait choisi la Suède pour autre patrie à la fin des années 30. Vous comprenez pourquoi...

La vieille *Anita Hans* gagnait son pain, et le nôtre, en arpentant la Baltique. Dantzig, Turku, Riga, Tallinn, Mémel, Narva, Pillau et Koenigsberg, Luléå, tout ça dans le désordre. Nous avons même embouqué le Skagerrak et le Kattegat, le Jutland pour jeter un œil dans la mer du Nord, et j'ai vu au loin le château d'Hamlet, gris sur gris, au-delà d'une mer grise. « Etre ou ne pas être, dormir... peut-être rêver ». Ah ! La jeunesse.

J'ai vu ma première aurore boréale. Un rideau vert émeraude, immense, qui frémissait et s'ouvrait sur le théâtre de l'univers, vide. Même notre capitaine, le baron balte, semblait troublé. Deux jours après, nous avons essuyé une tempête, la proue d'*Anita Hans* avait peu de devers et enfouissait les lames. Roulis brusques et accentués. Crainte de voir la cargaison riper. Le baron imperturbable !

On avait appareillé de Copenhague, chargés à pleins bords, jusqu'aux surbaux des écoutilles de sucre de betteraves en vrac. Sauf le sel, il n'y a pire cargaison que le sucre en vrac. La première vous ronge à l'os, l'autre vous englude d'un miel répugnant. C'est

là que j'ai appris mes pires jurons suédois ! Aujourd'hui encore, quand je suis en colère, je les utilise.

Après l'aurore boréale et la tempête je pensais, plein d'espérance, que va t-il m'arriver maintenant ?

Voilà. *Anita*, belle Anita. Vous êtes morte aujourd'hui, comme le cuirassé Dunkerque, épave, démembré, découpé en tranches au prix de la ferraille ? Cruel destin !

**« Plus ne suis ce que j'ai été
Et plus ne saurais jamais l'être
Mon beau printemps et mon été
On fait le saut par la fenêtre »**
disait Clément Marot il y a des siècles.

Ah ! La jeunesse et la mer
Le mystère le plus mystérieux.

Pierre SCHENDGERFFER
Écrivain, critique et président d'honneur du festival

Filmographie

- 1958 : *La Passe du diable*
- 1959 : *Ramuntcho*
- 1959 : *Pêcheur d'Islande*
- 1963 : *Attention ! Hélicoptères*
- 1965 : *La 317^e Section*
- 1966 : *Objectif 500 millions*
- 1967 : *La Section Anderson* (documentaire)
- 1977 : *Le Crabe-tambour*
- 1982 : *L'Honneur d'un capitaine*
- 1989 : *Reminiscence*
ou *La Section Anderson 20 ans après* (documentaire)
- 1992 : *Diên Biên Phu*
- 2004 : *Là-haut, un roi au-dessus des nuages*

Bibliographie

- 1963 : *La 317^e Section*
- 1969 : *L'Adieu au roi* (Prix Interallié, 1969) ;
adapté au cinéma en 1989 : *L'Adieu au roi* de John Millius.
- 1976 : *Le Crabe-tambour* (Grand prix du roman de l'Académie française, 1976) ; adapté au cinéma en 1977.
- 1981 : *Là-haut*
- 2003 : *L'Aile du papillon*
(Prix littéraire de l'Armée de terre - Erwan Bergot ;
Prix Encre Marine 2003 de la Marine nationale).



Un festival du film de la mer à Dunkerque ?

Quoi de plus normal !

Pourtant, c'est à une première que nous assisterons du 1^{er} au 3 juillet.

Preuve s'il le fallait que la mer est un sujet d'intérêt inépuisable, économique, touristique, de loisirs et culturel. C'est avec la mer que Dunkerque et le littoral de la Côte d'Opale se sont construits, que des milliers d'hommes et de femmes au fil des générations en ont vécu, s'y sont frottés, y ont trouvé matière à travailler, à se détendre et à s'ouvrir au monde. Il n'est pas anodin que les Écrans de la mer aient accosté pour quelques jours ce rivage. Tout ici bat au rythme de notre environnement maritime. Dunkerque est un grand port industriel et marchand, un territoire transfrontalier au voisinage de l'un des détroits les plus fréquentés du monde ; mais c'est aussi une station balnéaire aux nombreux atouts touristiques sollicitant en permanence les échanges inter-culturels. Il n'est guère d'activité sur ce sol qui ne ramène d'une manière ou d'une autre à la mer. C'est en regardant vers le large que nos ancêtres ont construit la légende, la notoriété et la prospérité de ce qui est aujourd'hui le 3^{ème} port de France. La part de rêve et de découverte que véhicule un festival du film de la mer se fonde dans notre culture commune toujours prête à relever de nouveaux défis. Nos ambassadeurs se nomment *Courrier Dunkerque* ou *Destination Dunkerque* ; ils parcourent les mers en portant haut le pavillon de ce territoire ; ils sont devenus champions de France ou du monde selon les catégories. De longue date, le devenir de notre agglomération - située au cœur du nord-ouest européen - s'est forgé au fil de rencontres avec d'autres contrées qui en retour nous apportent leur expérience. Les liens privilégiés noués avec Rostock, Vitoria au Brésil ou Annaba en Algérie comme l'ouverture vers la Grande-Bretagne ou le Benelux en témoignent. Terre d'accueil, d'échanges et de mutation, ce littoral se nourrit également en Nord-Pas de Calais ainsi que sur la Côte d'Opale de tout ce qui concourt à enrichir son patrimoine humain, économique et culturel. Avant qu'en 2013 Dunkerque n'assume son rang de « Capitale régionale de la Culture », le festival du film de la mer est l'un de ces repères semés sur le chemin de ce grand événement. Il y en aura beaucoup d'autres qui tous viseront au rayonnement de cette manifestation et à sa pérennité, car il n'est de vent favorable qu'à celui qui sait où il va. L'augure est plus que jamais de circonstance.



Michel DELEBARRE
Ancien ministre d'État
Député-maire de Dunkerque
Président de la communauté urbaine





« Pacific solo » pour Anne Quéméré

La traversée du Pacifique en kite et en solitaire du Pérou à Tahiti

Partie de Lima (Pérou) le 3 mars 2011, Anne Quéméré, à bord de son kite-boat Adrien, a rallié la Polynésie française le mercredi 18 mai 2011 au point LON 138°55 W et LAT 15°04 S situé au sud de Pukapuka.

Au cours de l'été 2006, elle réalise une première mondiale en ralliant New-York à la France, à bord d'un engin novateur tracté par une aile de kite. En réalisant ce parcours, le principal objectif, qui était de prouver qu'une aile de traction pouvait aller par-delà les océans, a été atteint. Le monde évolue, celui des techniques aussi et depuis 2006, l'aile de traction a fait de nombreux émules. Elle permet en effet de croire en la vertu des progrès technologiques pour aider à retrouver un impact compatible avec les ressources et, de ce fait, elle trouve tout naturellement sa place parmi les préoccupations actuelles : le développement durable et plus généralement l'impact des activités humaines sur notre planète et sur les océans en particulier.

Mais si ce défi, premier et unique en son genre, a permis de valider d'importants aspects techniques, il a également permis de constater que d'énormes progrès restaient encore à réaliser dans ce domaine. Riche des enseignements acquis en 2006, Anne est donc repartie au cours de l'hiver 2008 sur l'océan Pacifique où elle s'est retrouvée après 40 jours de traversée encalminée dans le pot-au-noir, se débattant avec de sérieux problèmes techniques. De retour en Bretagne, elle met à plat les points forts ainsi que les points faibles inhérents à la navigation au large en kite,

et après mûres réflexions et concertations avec les membres de l'équipe, elle décide de reprendre la mer.

Le départ sera donc donné dès le 3 mars 2011, de Païta, petit port du nord du Pérou, pour une arrivée envisagée quelques mois plus tard à Tahiti. Ce nouveau challenge avait donc pour ambition de réunir les meilleures technologies sans transiger avec les valeurs qui ont toujours été les siennes : qualité, efficacité, sécurité, respect de l'environnement et sincérité.

Après 77 jours d'une traversée éprouvante et 3 792 milles nautiques parcourus (soit 7 023 km), la navigatrice entre le 18 mai dans l'archipel des Tuamotu qui marque la fin de cette aventure exceptionnelle et inédite. Cette odyssee de 2 mois est

comparable à celle vécue par les marins au temps de la marine à bois qui traversaient les océans sans aucun moyen de communication. Comme eux, Anne s'est fiée à son expérience et son intuition, et a su aiguiser ses sens afin de percevoir le moindre frémissement pouvant l'aider à anticiper et prévoir la météo, les vents, la houle. Et ceci dans une solitude absolue !

www.pacific-solo.com



« Le voyage, pour moi, ce n'est pas partir, c'est l'imprévu de la prochaine escale, c'est le désir, mais jamais comblé de connaître sans cesse autre chose, c'est demain, éternellement demain » a écrit Roland Dorgelès. J'en suis moi aussi complètement convaincue car tout au long de cette traversée j'ai eu bien souvent la sensation de tracer mes jours vers une destination inconnue, vers un ailleurs auquel je m'accrochais pour continuer mon chemin.

Au-delà de ces quatre odyssees, c'est avant tout l'océan que je salue, car « aussi puissante soit notre détermination, aussi inusable soit notre énergie, c'est bien lui et lui seul qui au final, décide ou non de nous laisser passer ».

Anne QUÉMÉRÉ

L'espace maritime

Une zone de liberté à protéger

La mer est un espace de liberté qui facilite les échanges et les mises en perspectives, elle est aussi le théâtre de multiples activités humaines, civiles ou militaires, légalles ou délicieuses, mises en œuvre tant par des professionnels que des amateurs.

Aujourd'hui, la conquête de nouveaux espaces maritimes se trouve au cœur des enjeux stratégiques, économiques et environnementaux du XXI^e siècle. Plus que jamais, l'océan et ses profondeurs sous-marines apparaissent comme un gisement de ressources d'une extrême diversité, presque inépuisables parce que renouvelables.

Avec les territoires d'outre-mer, nous disposons du 2^e espace maritime mondial. Ainsi, grâce à la mer, la France est frontalière de l'ensemble des puissances grandes et moyennes de la planète. Cet « Archipel France » est un bien commun qui donne aux acteurs de la mer que nous sommes, des responsabilités majeures.

Régulation

Dans ce milieu hostile et sans cesse en mouvement, il nous faut évaluer la menace et assurer la sécurité de l'ensemble du spectre, ceci sans « territorialiser » la mer, sans adapter nos habitudes terrestres à la gestion des crises.

Le principe de liberté des mers reste

essentiel, tout en étant porteur de risques autant que d'opportunités. Nos marines sont les premières à en bénéficier quand la situation requiert leur déploiement, mais les réseaux de la criminalité organisée ont aussi compris que les océans étaient les derniers espaces de liberté. Dans le cadre des missions qui lui sont confiées, la Marine nationale assure donc la régulation de l'espace maritime et constitue l'un des bras armés de cette gouvernance mondiale de la mer que nous appelons tous de nos vœux. La Marine française appartient au club très restreint des Marines océaniques. Ce point est important, car peu sont ainsi capables de se déployer, en permanence et durablement, sur l'ensemble des mers du globe.

La surveillance maritime est un préalable à toute action et notre Marine participe à la fonction stratégique de connaissance et d'anticipation définie en 2008 par le *Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale*. Ses moyens radars, ses sémaphores et sa gendarmerie maritime pour la zone côtière, mais aussi ses moyens nautiques et aéromaritimes au large, présents sur toutes les mers du globe, constituent le vecteur précieux de cette surveillance.

Avec le *Livre blanc*, un axe stratégique majeur d'intervention a été défini, cohérent avec les voies maritimes nécessaires à l'acheminement des matières premières et à notre prospérité économique. Cet axe correspond à nos priorités actuelles



d'engagement naval. Nos forces assurent ainsi à la France une présence permanente et une capacité d'influence, notamment en océan Indien.

La liberté des mers : un atout stratégique

Mais connaître son adversaire potentiel et anticiper tout changement de posture suppose bien évidemment le déploiement de moyens d'intervention et de contrôle. Et quand la diplomatie traditionnelle n'a pas suffi à résoudre une crise, les bâtiments de combat et leurs aéronefs embarqués sont très souvent les premiers à entrer sur un théâtre d'opérations pour y faire peser une menace plus ou moins forte sur l'adversaire, en vue de le contraindre à renoncer à ses ambitions. La liberté des mers permet en effet aux sous-marins d'attaquer de patrouiller dans une zone de crise et au porte-avions d'engager, sans contrainte et à la demande, ses missions aériennes.

Le spectre d'action de la Marine s'étend donc de la simple présence à la destruction effective d'objectifs ciblés, en passant par des opérations d'évacuation de ressortissants ou des mesures d'embargo et de blocus. Sur un simple ordre du gouver-





Appontage d'un rafale.

nement, cette posture peut être modifiée et le dispositif complet replié en quelques heures.

Ainsi, la réponse apportée par la Marine nationale à la défense et au contrôle des espaces aéromaritimes s'exerce à la fois par la dissuasion - qui constitue l'assurance vie de la nation -, par l'action, qu'il s'agisse d'action maritime pour la maîtrise des océans (lutte contre la piraterie avec l'opération européenne Atalante) ou d'actions de projection tournées vers la terre (opération Harmattan au large de la Libye, opération Corymbe dans le golfe de Guinée...), et enfin par la prévention, afin d'anticiper toute attaque contre nos intérêts côtiers ou plus au large.

Une Marine nationale performante

Défendre la mer, ses ressources et notre littoral requiert un cadre clairement défini à haut niveau, pour que les acteurs concernés travaillent ensemble, de la façon la plus efficace possible, à réguler les activités humaines en mer. À titre d'exemple, les opérations de lutte contre la piraterie ont mis en évidence notre aptitude à réaliser des actions militaires complexes, nécessitant bien sûr une forte coopération européenne, mais aussi interministérielle. Mais la mondialisation doit nous conduire à dépasser notre « pré carré » et à élargir

le cadre de notre action. Une bonne appréhension des espaces maritimes nécessite donc une approche globale.

La Marine nationale, au côté des autres administrations, a été la première à concevoir un système global de surveillance de ses approches maritimes avec SPATIONAV. Ce système précurseur est un modèle d'intégration à l'échelle d'un pays et inspire les projets européens actuels.

À la suite du discours prononcé par le président de la République au Havre le 16 juillet 2009, la rédaction du *Livre Bleu* a permis de créer une fonction « garde-côtes ». Celle-ci permet désormais de mieux prendre en compte les nouvelles exigences européennes, de moderniser une organisation maritime française qui a fait ses preuves - l'action de l'État en mer -, et d'organiser avec plus d'efficacité les moyens humains et matériels des différents services de l'État agissant sur la mer et le littoral.

Eurosur, un nouvel outil efficace

Par ailleurs, un centre de tenue de situation maritime de la fonction garde-côte a été créé à l'état-major de la marine. Opérationnel depuis huit mois, il représente une avancée très significative de cette logique de complémentarité. Il est l'aboutissement d'un remarquable travail mené avec les Affaires maritimes, les douanes, la Gendarmerie, la direction de la Sécurité civile et la Police nationale. Placé sous la responsabilité du secrétaire général de la Mer, c'est un outil sans précédent de collecte et de partage de l'information

maritime avec l'ensemble des administrations. Il aide à dynamiser nos échanges avec nos partenaires européens et crée ainsi une réelle synergie de moyens.

Signe tangible de son utilité reconnue, il est devenu, il y a quelques semaines, le centre de coordination nationale du Système européen de surveillance de frontières (Eurosur) !

Aujourd'hui, dans un contexte en perpétuelle évolution, où la menace devient plus diffuse, où la mondialisation ne fait qu'accroître l'incertitude stratégique et souligner l'importance des espaces maritimes, la Marine nationale continue d'intervenir et d'assurer une présence vigilante et active sur l'ensemble des mers du globe, au plus loin, comme au plus près. En effet, chaque jour, ce sont en moyenne 30 bâtiments et 8 aéronefs de la Marine qui participent, en mer ou au-dessus de la mer, à la maîtrise et au contrôle des espaces aéromaritimes.

Nous sommes tous responsables de la mise en œuvre de cette nouvelle politique maritime et tous, nous avons l'ardente obligation d'exercer nos responsabilités pour répondre à l'enjeu qu'elle représente.

par Pierre-François FORISSIER

Amiral Chef d'état-major de la Marine



SNLE dans la rade de l'île Longue.

La France maritime...

Un atout pour le XXI^e siècle

À l'aube du siècle le plus maritime de l'histoire de l'humanité, la France maritime dispose de forces essentielles, qui sont un atout majeur de notre pays à l'ère de la mondialisation. C'est d'autant plus important qu'en 2030, notre planète sera économiquement bleue. Et qu'à tous égards, la mer est « avenir de la terre ». Elle représente en effet des potentialités et des enjeux majeurs allant bien au-delà du transport : dans l'énergie, l'alimentation, la recherche pharmaceutique, par exemple. On parle avec raison d'épuisement des ressources à terre mais on connaît seulement 10 % de la flore et de la faune marines et 5% du sol marin !

« Le maritime » un atout pour la France

Or la France maritime - Hexagone mais aussi DOM-TOM - est souvent et surtout bêtement ignorée, alors que tant sa puissance et son dynamisme que ses potentialités sont déjà énormes : une zone économique exclusive de 11 millions de km² certes, mais surtout plus de 50 milliards d'euros de valeur de production, plus de 300 000 emplois directs hors industries portuaires et hors tourisme du littoral (soit plus que l'industrie automobile tout entière, équipementiers compris). Tandis que dans plus d'une dizaine de grands métiers maritimes internationaux, les opérateurs français sont dans le peloton de tête mondial, quantitativement et qualitativement : assurances maritimes, financements shipping, courtage d'achat et vente de navires, classification, construction et industrie nautiques, armement de ligne, recherche océanographique, offshore, en particulier pétrolier, sismique, construction navale civile et militaire à forte valeur ajoutée et bien sûr marine de guerre [la Marine nationale étant la seule, avec l'US Navy à avoir une véritable capacité océanique].

En outre, même là où la France paraît faible, elle a de solides atouts à faire valoir. Par exemple notre flotte de commerce sous pavillon national n'est certes pas à la hauteur de la 5^{ème} puissance économique mondiale, avec seulement 220 navires [et plus de mille unités supplémentaires « contrôlées » par les armateurs français !]. Mais elle est en revanche la première ou la deuxième



monde, et ce depuis des années, au niveau de la qualité et de la sécurité [cf. synthèse des contrôles effectués dans le monde entier par les États du port].

Quant aux grands ports français, très en retard par rapport à nos voisins européens immédiats, ils sont maintenant engagés - grâce à la réforme en cours de finalisation - dans un processus lourd de transforma-

tion du management, de modernisation et d'extension (représentant plusieurs dizaines de milliers d'emplois supplémentaires).

Et notre économie maritime a les moyens de croître bien plus encore, maintenant qu'elle s'est mise en mouvement et veut de plus en plus être un « Cluster » au sens du Livre vert de la Commission euro-



Mondialisation de l'économie et maritimisation.

Les flux de cargaisons maritimes ont été multipliés par 5 en 30 ans. En 2020, le transport maritime représentera 14 à 15 milliards de tonnes (7 aujourd'hui). Et quand l'économie croît par exemple de 3 %, le commerce progresse de 5 % à 7 %, et le transport maritime de 10 %. Enfin 90 % du transport international de marchandises se fait par la mer !

péenne, autrement dit un ensemble coordonné et écouté !

En fait, la France peut conquérir de nouvelles positions internationales dans quasiment tous les domaines, comme le démontre à l'envi ce que ses meilleurs opérateurs ont récemment réussi à bâtir, seuls ou quasiment, face à la compétition mondiale, c'est-à-dire sans que jouent vraiment les solidarités maritimes nationales volontaristes, certes naissantes chez nous mais mises en pratique depuis des années par et chez nos grands voisins anglo-saxons, vikings ou italiens.

Une image faussée culturellement

Dans un pays dont l'histoire et la puissance se rattachent avant tout à la terre, au fief (et dont la culture séculaire est marquée par la richesse, la diversité et la solidité du sol, et donc par la puissance traditionnelle de sa paysannerie puis de son industrie), le secteur maritime français a longtemps souffert de la méfiance naïve, coupable, étroite, qu'inspirent encore trop souvent chez nous « le commerce » et l'ouverture vers le grand large.

Tout cela faisant que la France maritime souffre encore (ça s'améliore !) de l'ignorance de l'opinion publique et de nombre de responsables politiques. Ajoutons enfin que le secteur maritime national a pâti longtemps de notre indéniable tempérament gaulois, qui nous pousse à agir d'abord individuellement, en oubliant trop souvent que l'union - quand elle est fondée sur des réalités économiques et s'appuie sur une recherche d'initiatives communes concrètes - peut faire la force. En l'occurrence la force d'une vraie « place maritime française ».

Un souffle nouveau

Tant les opportunités offertes par la mondialisation que « l'obstacle culturel », ont amené les professionnels français du maritime à bouger résolument. Avec tout le poids de leur économie et de leur qualité, ils veulent dorénavant être plus et mieux entendus. C'est pour cela qu'à l'instigation de l'Institut Français de la Mer ils ont voulu créer un cluster maritime français, et c'est pour cela que ce « cluster » original progresse en permanence, s'appuyant à la fois sur la volonté de ses membres, la foi de ceux qui, dans toutes les professions l'ont porté publiquement et le soutiennent, ainsi que sur une coopération d'envergure avec le bras séculier marin à la fois le plus tradi-



Carte de l'espace maritime français.

Une organisation au service du secteur maritime.

Né début 2006 sous l'égide de l'Institut Français de la Mer, le Cluster Maritime Français (CMF) réunit à ce jour 240 fédérations professionnelles et entreprises. Outil de promotion de l'économie maritime française, il intervient sur trois axes : communication, lobbying et recherche permanente de synergies entre ses membres. Le lobbying vise à soutenir, tant en France qu'au niveau européen, des opérations d'intérêt général mais aussi à appuyer nombre de dossiers spécifiques ou transversaux. La définition même de « cluster » induit en outre la réunion d'acteurs pour mener des actions convergentes afin d'accroître leurs performances, actions qu'ils n'auraient pas pu mener seuls. À signaler enfin que, huit fois par an, le CMF invite ses membres (200 présents à chaque fois) à se rencontrer dans un contexte propice à la présentation de leurs produits ou services et au développement de nouvelles opportunités d'affaires, tandis que ses groupes de travail internes ont réuni à ce jour près de 4 000 participants depuis l'automne 2006.



Cluster Maritime Français

Le Fair-Trade Maritime
The Maritime Fair

www.cluster-maritime.fr

le cluster maritime illustré



tionnel et le plus novateur : une Marine nationale qui veut aider au rayonnement des talents maritimes français. C'est pour cela encore qu'ils se sont associés avec enthousiasme et efficacité aux « Assises de l'économie maritime » devenues ces dernières années des rendez-vous aussi incontournables pour les Pouvoirs publics (gouvernement, administration) que pour les acteurs maritimes eux-mêmes (plus de 1200 présents chaque année, ce qui était encore impensable il y a peu).

L'indispensable stratégie maritime

Car, autre évolution marquante, le politique français s'intéresse désormais au fait maritime.

Tout juste créé, le Cluster Maritime Français a très vite lancé un groupe de travail transversal « Attractivité de la France maritime » qui s'est réuni pendant treize mois et a rédigé fin 2008 le rapport *Pour que la France ait une vision maritime*. Il s'est donc réjoui, avec l'IFM, des grands moments de l'année 2009 : Grenelle de la mer bien sûr, mais surtout discours vraiment fondateur du président de la République en juillet au Havre, formidables Assises de la mer en présence de plusieurs membres du gouvernement dont le premier ministre, et publication du *Livre bleu pour une stratégie de la mer et des océans*, aussitôt confirmée par un Conseil interministériel de la mer d'une importance politique considérable.

Un Institut au service de l'intérêt général maritime.

Né il y a 35 ans, l'Institut Français de la Mer (IFM), réunit des représentants de tous ceux qui aiment la mer, en vivent ou en ont la responsabilité.

Opiniâtrement, il avance pour réaliser son ambition : promouvoir sans relâche les activités et emplois maritimes français, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix des hommes et des femmes pour qui la mer est une priorité, devenir le « parti de la mer » toutes opinions et origines confondues. Entre autres activités, il publie la *Revue maritime*, plus ancien magazine maritime français, ou encore co-anime les « Mardis de la mer et des Français ». Présent à Paris mais aussi dans nombre de ports français via des comités locaux actifs et passionnés, il est à l'origine de la création du CMF, instrument de promotion et de développement de l'économie maritime française, et concentre son action sur une meilleure connaissance des enjeux maritimes et sur la progression constante de la qualité et de la sécurité maritimes.



www.ifmer.org

Photos © Le Cluster

L'enjeu maintenant est que la stratégie maritime, enfin définie, soit chaque année confirmée, adaptée si nécessaire, mais surtout se traduise en faits concrets et fasse l'objet d'un « dialogue d'évaluation et d'application » régulier. D'où la demande insistante - en passe d'être entendue - d'une part de l'élaboration d'un « tableau de suivi » confié au Secrétariat général de la Mer, et d'autre part de conseils interministériels de la mer à intervalles

réguliers. Une chose est sûre, la France dispose d'un atout considérable avec son secteur maritime, il faut qu'elle en soit consciente et encourage son dynamisme !

par Eudes RIBLIER
Président d'Armateurs de France
et Francis VALLAT
Président de l'Institut Français de la Mer



Les aventuriers de la mer

Entre histoire et légende

Évoquer la piraterie c'est faire appel à la légende pour tenter d'appréhender une part de vérité. Car l'idée qu'on se fait de l'aventurier des Sept Mers induit un mélange des genres unique dans les annales de l'historiographie.

Réunis dans la légende, corsaires, flibustiers et pirates procèdent d'une même filiation historique aisément identifiable en dépit de la rareté des sources que nous possédons. Mais si les membres de la grande armée du brigandage maritime ont usé des mêmes procédés de rapine, ils se sont distingués par l'esprit et la nature de leurs actes.

Les « mousquetaires de la mer »

Les corsaires ont pour origine des expéditions sauvages lancées par des armateurs normands dans la seconde moitié du XVI^e siècle. C'est l'époque où l'Espagne cueille les fruits de sa conquête du Nouveau Monde et laisse l'Europe septentrionale orpheline de ses nouvelles richesses. Cette race d'aventuriers, que l'opportunité rend de plus en plus audacieuse, se lance aussitôt à l'assaut de l'Atlantique en proposant aux gouvernements de s'y associer. Saisissant l'occasion de réparer cette partialité de l'histoire, la France, l'Angleterre et les Provinces-Unies prennent alors indirectement part au pillage de l'Amérique précolombienne. Et pour un tiers du butin, les corsaires se lancent en toute impunité à l'assaut des galions chargés d'or et d'argent qui remontent vers Séville et Cadix. Désormais, forts des autorisations officielles de les attaquer – dites *lettres de marque* – que leur délivrent les États spoliers par la bulle du pape, ces « mousquetaires de la mer » sillonnent tant et si bien les routes de l'Atlantique qu'ils réussissent à désorganiser le commerce péninsulaire. Cette entreprise va rapidement se développer pour atteindre son âge d'or pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, puis de Succession d'Espagne, au cours desquelles les corsaires essaient sur l'ensemble des mers occidentales. Désormais conforme aux lois de la guerre, agréée et contrôlée par les États, la course, dirigée contre le commerce ennemi, fait maintenant partie de l'arsenal militaire.

Pourtant, lorsqu'un corsaire est appréhendé, la tentation est grande de le traiter en simple brigand et de le passer par les armes sans jugement. Ce qui a fait écrire au contre-amiral Jurien de la Gravière, en 1869, qu'en cette matière la frontière de la légalité était extrêmement floue.

Les « frères de la côte »

Les flibustiers – étymologiquement libres butineurs – ne se sont jamais préoccupés de cette distinction. Croissance de la course, leur brève histoire commence vers 1630. Plutôt que de traverser l'Atlantique pour venir en découdre avec les flottes espagnoles, Richelieu accepte l'idée de faire de certaines îles des petites Antilles, que la France vient de coloniser, une base stratégique pour les corsaires. Et de profiter de la proximité des établissements espagnols pour les piller. Mais les barons de la course ne trouvant aucun intérêt personnel à s'établir loin de chez eux, il faut faire appel à des aventuriers moins sédentarisés que les bourgeois de Dunkerque, Saint-Malo, Nantes ou Bordeaux. Quelques chroniqueurs habiles, comme Alexandre Oexmelin, réussirent en peu de



temps à motiver des milliers de candidats. Rapidement, l'île de la Tortue, puis Saint-Domingue et la Jamaïque se peuplent de gens venus de tous les horizons, qu'attirent une fortune rapide et le vent de la liberté. Ce ne sont pas toujours des marins, mais ils n'hésitent pas à prendre tous les risques inhérents au métier de prédateur. Ils s'appellent entre eux « Frères de la côte » et partent sans complexe à l'abordage des galions qui naviguent en convois. Au vu de leur incroyable témérité, les escadres françaises les engagent parfois au sein de leurs escadres en leur abandonnant au passage une partie du butin, comme il est de règle avec les corsaires. Et lorsqu'en temps de paix les gouverneurs ne leur délivrent pas de lettres de crédit, la couronne ferme les yeux sur leurs exactions qu'ils mènent à des fins d'enrichissement personnel. Or, à force d'habitude, les flibustiers finissent par n'obéir qu'à leur bon plaisir et l'entente cordiale qui les unit à la couronne se dégrade lentement. Jusqu'à ce que Louis XIV, embarrasé par les protestations répétées de l'Espagne avec laquelle il a signé la paix, décide de s'en débarrasser. Il leur offre alors une amnistie générale et des terres pour qu'ils tournent le dos à la mer, mais ce sera peine perdue. Aussi, dans les années 1710, la France reprend-elle de les chasser par la force.

Les brigands des mers

Les pirates, qui sévissent au mépris du droit des gens depuis la nuit des temps, se sont à cette époque majoritairement regroupés dans l'océan Indien. C'est ici que les derniers flibustiers de la Tortue sont venus grossir leurs rangs. Là que la piraterie s'est adaptée pour mieux se perpétuer. Jamais, en effet, les pirates ne s'étaient vraiment associés. Vivant comme des loups solitaires, ils comprennent dorénavant que leur intérêt consiste à se coaliser pour faire face à la pression coercitive des États que leurs dépré-



dations rendent de moins en moins permissifs. À tel point que quelques années plus tard, leur puissance nuit tellement au commerce international que l'Angleterre promulgue leur reddition. Elle leur donne douze mois pour faire amende honorable, au terme desquels ils seront pourchassés et punis de mort pour leurs crimes. Si quelques-uns d'entre eux acceptent des compensations financières et cessent de courir les mers, d'autres continuent de braver la puissance des nations qui s'organisent de mieux en mieux et de plus en plus loin de la métropole. Dans des eaux naguère encore inexpugnables. La suite prouvera qu'on ne détruit pas cette engeance de sac et de corde par la loi sans y mettre les moyens.

Une image de légende

Depuis que les corsaires et les filibustiers ont disparu de la chronique historique, l'aventurier de la mer se présente à nous dans sa panoplie générique issue d'une histoire complexe, où le bicombe du corsaire et le jabot du filibustier forment un personnage composite qui flirte avec l'irréductible pirate à la jambe de bois, devenu insaisissable et par-là même légendaire. Certes, la diversité des origines de ce prédateur hors normes a conduit la plupart des faiseurs de rêves à la confusion, réduisant sa célébration à la caricature. Dans ce portrait qu'on appelle génériquement « pirate », où toute notion de violence et de cruauté a finalement disparu, c'est l'idée de liberté qui prévaut, et l'esprit des aventures généreuses dans

lesquelles se réfugie l'humanité civilisée. L'imagination se mêlant aux histoires extraordinaires que l'on a colportées sur eux à partir du XVII^e siècle, et le lyrisme des poètes s'ajoutant à la sur-enchère des témoins, les aventuriers sont devenus des symboles que les romantiques ont magnifiquement exploités. Une figure emblématique de la bande dessinée comme Barbe-Rouge, dont les exploits sont un savant mélange de portraits historiques volontairement amalgamés pour en faire un personnage héroïque, existait déjà au milieu du XIX^e siècle dans les romans populaires de Gabriel de La Landelle et de Jules Verne. Cette image s'est imposée dans les esprits comme un antidote aux frustrations de la vie moderne et de ses désirs d'évasion sans lendemain. D'une manière ou d'une autre, le pirate incarne la révolte et le refus de tout consensus, le rejet de l'hypocrisie et des privautés en même temps que le courage et la détermination. Il entretient en outre une philosophie nihiliste qui sied à son image fugitive, à la gratuité majestueuse de ses actes. D'un brigand hirsute et sauvage, la légende a fait un héros contemporain propice à toutes les métamorphoses. Or



Illustration © D.S.

sans cet avatar, qui peut affirmer qu'on en parlerait aujourd'hui ?

par Gérard A. JAEGER

Docteur en Lettres, historien, essayiste et romancier suisse.

www.gerard-a-jaeger.com



La piraterie, « une affaire d'États »

Loin du romantisme de Jack Sparrow (le pirate du film *Pirates des Caraïbes*) et des salles obscures, les pirates des temps modernes sont armés et dangereux. La piraterie a toujours existé. Elle est aussi ancienne que le sont les navires. Mais depuis quelques années, sur un terreau fertile de désastre humanitaire et de vacance d'État, la piraterie au large de la Somalie progresse en intensité comme en violence et menace une route maritime majeure : le Golfe d'Aden et l'océan Indien.

Il est difficile de dénombrer avec précision le nombre d'actes de piraterie et leur évolution dans le temps. En effet, répartis sur l'ensemble de la planète, ces actes vont de l'attaque échouée jusqu'à la rétention des équipages en passant par la rapine. Dès lors, tous les actes n'ont pas toujours été signalés et ce n'est qu'avec la récente recrudescence d'actes au large de la Somalie, les demandes de rançons record, l'escalade de la violence et l'extension de la zone de risque que le sujet a suscité l'émotion puis la mobilisation de la communauté internationale. Bien que répréhensible, tout acte d'agression à l'encontre d'un navire et de son équipage n'est pourtant pas un acte de piraterie.

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (ou Convention de Montego Bay) définit ainsi la piraterie comme un



acte de violence illicite, commis en haute mer, à titre privé par l'équipage ou les passagers d'un navire privé contre des intérêts privés. Au-delà de l'orthodoxie juridique, le cadre de cette définition importe car il permet à tout État d'intervenir en cas d'acte de piraterie caractérisé, de poursuivre et de réprimer les actes et les auteurs.

En théorie – et le droit international le prévoit – les pirates sont remis aux autorités de l'État dont ils sont ressortissants pour y être jugés. C'est ainsi, par la coopération entre les États limitrophes et la mise en commun de leurs moyens d'intervention, de protection et de jugement, que la piraterie dans le détroit de Malacca a pu être endiguée.

Le cas de la Somalie pose à la communauté internationale un défi inédit. Exsangue de quinze années de guerre,

patchwork de « seigneurs de guerre » rivaux et régnant chacun sur leur tribu et un périmètre souvent limité à un ou deux villages et les rochers qui les entourent, la Somalie est un pays sans État.

Le gouvernement provisoire exerce péniblement son autorité sur trois pâtés de maisons en ruine au cœur de Mogadiscio, sous la protection de quelques militaires de l'armée éthiopienne. Quant à l'administration maritime, les forces de police ou le pouvoir judiciaire, ils n'existent que dans les mémoires tourmentées de l'époque récente mais révolue des tribunaux islamiques. En pratique, donc, les pirates ne peuvent y être jugés.

Le Kenya voisin a ainsi accueilli dans ses salles d'audience nombre de pirates somaliens et la communauté internationale recherche les moyens d'aider et d'inciter d'autres États de la région à





prendre leur part dans ces démarches pour soulager les tribunaux kenyans désormais surchargés.

La France mobilise l'Europe contre la piraterie

Dès avril 2008, la France prend conscience de la menace qui pèse sur ses navires, ses équipages et ses approvisionnements stratégiques. 90 % des flux de marchandises passent par la mer. Quant aux hydrocarbures, malgré les gisements prometteurs exploités en région parisienne, le golfe Persique en reste le principal producteur. Saisissant l'occasion de mobiliser les États européens du haut de sa présidence de l'Union au second semestre 2008, la France est à l'origine de l'envoi coordonné de navires de guerre dans le golfe d'Aden dans le cadre de la mission Atalante, pour laquelle, la France – encore elle – a obtenu un mandat de l'ONU.

Rapidement rejoints par des navires d'autres États, les bâtiments français et espagnols ont organisé la protection du trafic maritime dans la zone et sécurisé un couloir de navigation. Dès 2009, plus de 25 marines nationales dont les « bateaux gris » quadrillent le large de la corne de l'Afrique. Et, dans cette zone surveillée, les attaques diminuent et progressivement disparaissent.

Toutefois en fait, elles ne font malheureusement que se déplacer. Plus à l'est. Plus au sud. Plus au large. De plus en plus loin des côtes somaliennes. Jusqu'à couvrir désormais l'ensemble de l'océan Indien. Une surface grande comme deux fois le continent africain tout entier. Impossible à

surveiller sauf à y mobiliser un millier de navires de guerre...

Pour les armateurs, le problème est de plus en plus sensible à mesure que les pirates progressent. De coups de semonces tirés en l'air pour assurer les victimes de leur détermination, les pirates n'hésitent plus désormais à tirer au lance-rocket. De quelques milliers de dollars de rançon exigés ou de matériels dérobés à bord, les demandes des pirates atteignent désormais couramment plusieurs millions, et les menaces sur la vie des marins sont passées de l'argument de dernier recours au rang de base de la négociation.

Protéger les équipages devient une obsession constante et un enjeu prioritaire : en matière de sûreté des personnes, les compagnies maritimes s'imposent une obligation de résultat.

La France exemplaire

Grace à la conception régaliennne de la sûreté, la France offre aux entreprises françaises l'assistance et la protection de ses marins de la « Royale ». Des commandos de marine, entraînés, rompus aux exercices en mer et désormais coutumiers des navires marchands et de la coopération avec leurs marins et leurs armateurs. Réservee aux navires les plus vulnérables, cette présence – proposée – à bord de nos navires rassure les équipages et prévient les attaques. Mais pas plus que l'État ne peut mettre un policier derrière chaque citoyen, il ne peut escorter chaque navire marchand.

Chaque de la zone « sous contrôle », les armateurs sont livrés à eux-mêmes et

aux risques accrus. Captifs de leurs trafics, ils n'ont que peu d'options. Détourner n'est pas toujours possible. En effet, comment opérer une ligne Inde-Afrique de l'Est, un service aux îles de l'océan Indien (Madagascar, Mayotte, la Réunion...) en évitant l'océan Indien ?

De nombreux armateurs étrangers, privés de tout soutien naval de la part de leur État, ont commencé à avoir recours à des sociétés militaires privées, une « solution » illégale en droit français. Mais la présence de ces sociétés à bord de navires opérant dans la zone a fait grimper le niveau de violence. Les pirates se reportent désormais vers des cibles moins résistantes, et concentrent ainsi leurs attaques sur les navires désarmés. Progressivement, les navires sont donc contraints de recourir à ces officines. Conscients des risques de long terme, mais parant au plus pressé.

Les États doivent intervenir

Historiens, politologues, diplomates ; tous sont unanimes pour reconnaître que la piraterie somalienne n'est que le bouton de fièvre d'un mal terrestre : une situation économique, politique et humanitaire désastreuse. Pour autant, le volontarisme en faveur d'une intervention militaire souffre du cuisant souvenir de la « chute du faucon noir » où l'armée américaine fut mise en déroute par les guerriers indigènes armés de pioches et de bâtons. L'ONU compte par ailleurs d'autres théâtres d'intervention plus « stratégiques ». Sans terroristes ni ressources naturelles, la Somalie ne semble pas une priorité. Le transport maritime, si. Gageons que son importance stratégique pour l'économie mondiale achèvera de convaincre les États d'agir aussi « à terre ». Car la sûreté, c'est avant tout une affaire d'États.



par ARMATEURS DE FRANCE

Du mythe à la réalité d'aujourd'hui

Les généraux ont souvent raconté leurs batailles, les hommes politiques leurs combats, les pirates en revanche ont peu parlé de leurs « exploits » ; les vrais matériaux sont rares et la piraterie reste entourée de mystère. Elle fait partie de notre imaginaire. Le pirate est un bandit, mais c'est un homme parfois généreux, proche des faibles et des opprimés. « Pour Dieu et la liberté » proclamait la devise du capitaine Misson qui rêvait de fonder avec sa bande une communauté idéale dans le sud de l'océan Indien. Cette ambiguïté nous fascine.

L'origine de la piraterie se perd dans l'histoire ancienne. Dès l'Antiquité, les pirates tyrrhéniens ou crétois terrorisent les Hellènes. À Rome, la piraterie est endémique ; César lui-même, revenant d'exil, est capturé par des pirates. Au Moyen-âge, ils infestent les côtes d'Europe, de la Méditerranée à la Baltique. Le XVII^e et le début du XVIII^e se présentent comme le véritable âge d'or de la piraterie. Le pirate est partout. Il a choisi pour ses crimes un « lieu commun à tous les hommes », la mer, alors il est déclaré comme l'ennemi commun du genre humain.

Le phénomène connaît par la suite une situation plus confuse, nombre d'États transformant les pirates en corsaires. Ces derniers vivent des années fameuses mais, en 1856, les puissances européennes

proclament l'abolition de la course.

La piraterie devient alors plus sporadique, et Gilles Lapouge peut écrire en 1987 dans son merveilleux livre *Les pirates* (Éd. Phébus 1987) : « Après 1850, on peut dire (...) que la grande piraterie a vécu ». Vingt-cinq ans après ce constat, le paysage a changé : les attaques se comptent par centaines ; en ce printemps 2011 plus de 650 marins et 30 navires sont aux mains de pirates. Assurément, l'histoire de la piraterie mérite d'être revisitée.

Le renouveau de la piraterie

Le 4 avril 2008, nos compatriotes éberlués découvrent que les pirates sont de retour. Ce jour là, *Le Ponant*, un luxueux yacht de croisière est pris d'assaut dans le golfe d'Aden.

La corne de l'Afrique n'est pas le seul endroit où la piraterie prospère : Asie du Sud-Est, golfe de Guinée, Caraïbes, autant de zones où les attaques ont fait ou continuent de faire l'actualité. Entre 1993 et 2003, leur nombre a triplé. Il continue singulièrement d'augmenter.

Chacune des régions concernées a ses caractéristiques propres ou si l'on peut dire ses spécialités. En mer des Antilles, les actes de piraterie sont liés au trafic de drogue. Dans le golfe de Guinée, l'activité pétrolière est aujourd'hui régulièrement visée. Tandis que des revendications territoriales aiguïssent le phénomène, les protagonistes utilisent l'arme de la pira-

terie pour se faire entendre.

Historiquement, c'est le détroit de Malacca entre l'Indonésie et la Malaisie, qui a vu le premier renouveau de la piraterie maritime dans les années 1980 en raison de l'explosion du trafic commercial, de la misère des populations riveraines et de la déliquescence de l'État indonésien. Cette région a retrouvé aujourd'hui une situation sensiblement normale et n'est plus classée zone maritime dangereuse.

Au-delà des spécificités de chacune de ces régions, un certain nombre de facteurs globaux peuvent expliquer, sinon justifier, le renouveau de la piraterie.

Un cadre mal défini

Les populations maritimes ont toujours été tentées d'améliorer un ordinaire modeste en faisant main basse sur ce qui passait à portée de voile ou d'aviron. Quand la nécessité fait loi, on est pirate de père en fils, c'est une profession banale, socialement admise.

La piraterie se développe plus facilement à proximité des passages que les navigateurs sont contraints d'emprunter. Elle prolifère aussi là où la juxtaposition des États et de leurs frontières maritimes permet aux contrevenants de se jouer des différences de législation.

La mondialisation avec la croissance exponentielle des échanges apporte aux pirates un nombre de cibles toujours plus important, le développement techno-





logique quant à lui met à leur portée à des prix très bas des matériels qui leur ouvrent l'accès à la haute mer en toute sécurité.

La faiblesse du cadre juridique international mérite d'être soulignée : il n'y a pas aujourd'hui de définition claire de la piraterie unanimement admise par les États. L'imprécision des statistiques a longtemps compliqué, en outre, son appréhension, les armateurs ne trouvant pas toujours avantage à révéler l'attaque de leur navire. On mesure alors la difficulté d'organiser la lutte contre un phénomène juridiquement mal défini et statistiquement approximatif.

Un nouveau visage

Contexte historique et cadre géographique, mondialisation, progrès technologique, fragilité juridique, tous les ingrédients sont réunis autour de l'Afrique pour permettre à la piraterie d'y prospérer. Mais c'est surtout de la misère et du dépit qu'elle s'alimente aujourd'hui.

La Somalie n'est pas dépourvue de richesses, malheureusement, depuis près de trente ans, l'anarchie s'est installée sur fond de vide stratégique dans cette zone désormais grise, où se développent sans contrôle les désordres et les extrémismes. La piraterie a commencé à resurgir dans les années 1990, d'abord comme une réponse au pillage de leurs eaux par des pêcheurs yéménites. Les actes de piraterie se sont ensuite étendus aux petits bâtiments de passage dans les eaux côtières. Elle a véritablement explosé à partir de 2005, les pirates se réclamant d'une « garde côte » réagissant aux incursions de pêcheurs étrangers et au déversement de déchets toxiques par des industriels peu scrupuleux.

La situation n'est pas meilleure dans plusieurs pays du golfe de Guinée, et singulièrement au Nigeria où la piraterie vise particulièrement l'industrie pétrolière. L'habillage politique et la réalité des problèmes d'environnement supportés par les populations ne doivent pas masquer qu'il s'agit aujourd'hui d'activités criminelles encouragées par le désordre et une ambiance de corruption généralisée impliquant les autorités publiques et militaires du pays.

Le rôle des États

S'il revient d'abord aux armateurs d'améliorer la sécurité de leurs navires, les marges de progrès à cet égard sont importantes - choix des routes, renforcement de la veille, formation et cohésion des équipages - il appartient aux États qui ont des intérêts maritimes de garantir la

liberté de la navigation et de protéger leurs marins, où qu'ils se trouvent, plutôt que de laisser prospérer sans contrôle des sociétés militaires privées dont le développement anarchique risque d'accroître le niveau de la violence. L'intervention des marines de haute mer, seules capables d'agir avec efficacité, est aujourd'hui une nécessité.

Mais il importe surtout de s'attaquer aux causes profondes. C'est à l'évidence la mise en place dans les pays concernés d'institutions respectées, la restauration de la paix civile, la lutte contre la corruption et le retour à une prospérité partagée qui seront les meilleurs outils de lutte contre la piraterie.

Il faudra du temps pour redresser la situation, des dizaines d'années certainement. Il convient de s'y atteler avec résolution par des initiatives des organisations internationales, des grandes puissances, de l'Europe en particulier, traditionnellement sensible aux questions africaines, même si les intérêts des uns et des autres ne sont pas toujours convergents. Mais aucun pays n'a avantage à voir des populations entières partir à la dérive, livrées à leurs sinistres démons. Avec ses pirates en guenilles, qui montent à l'assaut pieds nus, le regard halluciné, hurlants, livres de khat, c'est peut-être le message désespéré que nous livre la Somalie : « intéressez-vous à mon sort, venez à mon secours, aidez-moi à construire un État normal et respecté par les autres nations ».

par Laurent MÉRER
Vice-amiral d'escadre (2S) et écrivain





Les sauveteurs en mer

Une association dont la principale mission est de sauver des vies humaines

La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) est née en 1967 de la fusion de deux sociétés centenaires issues d'une vieille tradition maritime : la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés fondée par l'Amiral Rigault de Genouilly en 1865, et la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons créée par Henri Nadault de Buffon en 1873.

Une mission

La SNSM est une association loi de 1901, reconnue d'utilité publique par décret du 30 avril 1970 et assurant une mission de service public en France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer. Elle a pour vocation de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger, en mer et sur les côtes.

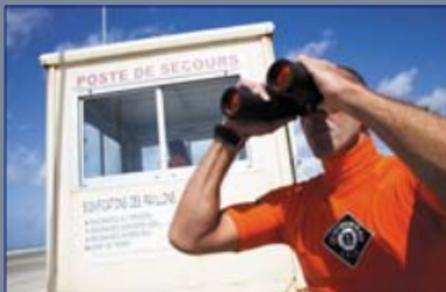
Trois activités opérationnelles

- **Le sauvetage au large**, effectué par les sauveteurs embarqués.
- **1 418 nageurs sauveteurs** SNSM étaient affectés en 2010 sur le littoral français :

Agés en moyenne de 18 à 25 ans, composés à 70 % d'hommes et 30 % de femmes, ils se recrutent chez les étudiants et de jeunes salariés. Une fois titulaires des qualifications réglementaires au standard SNSM, ils deviennent aptes à exercer la surveillance des baignades le long des plages sous la responsabilité d'un chef de poste. À partir de la deuxième année ils s'entraînent régulièrement pour maintenir leur niveau de compétences et peuvent suivre des stages de spécialisation type sauvetage sur les côtes dites dangereuses, marine jet, chef de poste...

Volontaires, ils assurent l'été, sous les couleurs des Sauveteurs en mer, la surveillance des baignades sur plus d'un tiers des plages surveillées, à la demande et sous la responsabilité des maires. Ils sont rémunérés par les communes.

Ils restent en moyenne 3 ans dans l'association et peuvent ensuite devenir formateurs bénévoles en suivant un parcours qualifiant spécifique.



800 formateurs bénévoles :

Ils forment les nageurs-sauveteurs qui sont proposés à la disposition des maires pour la surveillance des plages sur le littoral dans 32 Centres de Formation et d'Intervention (CFI), qui sont disséminés sur toute la France métropolitaine. Ils assurent cette formation (8 mois par an) d'octobre à mai sur leur temps libre.

La SNSM approfondit ces compétences par une formation spécifique sur le littoral et en mer. Elle assure un suivi continu du niveau d'aptitudes des nageurs sauveteurs diplômés à partir de leur seconde année d'activité. Premier pourvoyeur de nageurs-sauveteurs sur les plages du littoral, la SNSM forme en moyenne 500 nouveaux jeunes chaque année et surveille plus d'un tiers des plages du littoral.





La prévention

Une étude IFOP commandée par la SNSM et son partenaire la MACIF a mis en exergue un véritable intérêt des Français pour la mer, mais un comportement encore trop peu prudent de ceux qui la pratiquent, et par ailleurs une véritable attente en matière d'information. Les Sauveteurs en mer ont donc décidé d'intensifier les diverses actions menées vers leurs cibles prioritaires : les plaisanciers et les familles, en menant des actions de prévention sur le terrain. Ses stations organisent en partenariat avec les communes, les ports et associations de plaisance, des sessions de démonstration sécurité à quai destinées aux plaisanciers, dont l'objectif est de rappeler les règles de base et la pratique des bons gestes. La SNSM diffuse par ailleurs, sous forme de fiches ou dépliants, ses conseils sécurité sur divers thèmes : « Comment appeler les secours », « Guide pratique des grandes marées », « Les bronzaleau sont des nullots »...

Les objectifs

- Maintenir notre effort de développement concernant la formation au sauvetage des sauveteurs embarqués et des nageurs sauveteurs.
- Poursuivre nos efforts pour mieux faire connaître au grand public la SNSM en tant qu'association et l'action de ses bénévoles, et développer ses ressources pour avoir les moyens d'assurer les missions de sauvetage.
- Consolider notre volet d'actions dans le domaine de la prévention auprès du grand public : prévenir pour éviter d'intervenir.

par Laurence GHERARDI

www.snsm.org

Photo : © SNSM / Franck

AVENTURE Bulletin d'abonnement

à retourner à : **La Guilde - 11 rue de Vaugirard - 75006 Paris**

(règlement par chèque à l'ordre de La Guilde)

Nom Prénom
Adresse
Code Postal Ville
Tél. E-mail

S'abonne à la revue **AVENTURE** (6 numéros) 19 euros (tarif normal)
 14 euros (tarif adhérent)
 23 euros (tarif étranger)

Joint son règlement de euros à l'ordre de La Guilde.

Date :



Déchets à la mer...

Étudié depuis les années quatre-vingt, le phénomène des macro-déchets marins s'est imposé comme un thème majeur du Grenelle de l'environnement et de la directive cadre Stratégie pour le milieu marin.

« La prédominance de la production et de l'utilisation de matériaux jetables et persistants, l'expansion démographique planétaire sur le littoral et aux bords des fleuves, le développement des transports maritimes et des activités de pêche sur les océans aboutissent à la mondialisation et à l'uniformisation des déchets dans les milieux marins jusqu'à l'Arctique, les atolls et l'Antarctique et dans les estuaires des grands fleuves urbanisés ». L'introduction du document de synthèse réalisé par le groupe de travail « Déchets en milieu aquatiques » du Grenelle de l'environnement, pose clairement les causes du problème. Plus loin, il détaille aussi ses conséquences : « Les déchets dans les

milieux aquatiques dégradent les paysages et les usages d'agrément. Ils constituent des pièges physiques et des leurres pour la biodiversité marine notamment les mammifères et des espèces commerciales. Ils peuvent exposer les populations et les chaînes alimentaires à des risques sanitaires et avoir des effets négatifs sur la qualité des eaux et des habitats. Ils portent atteinte à la sécurité de la navigation et des activités professionnelles de pêche. En amont, ils représentent un fardeau financier et technique pour les gestionnaires des voies navigables et en aval pour les collectivités qui financent le nettoyage du littoral ».

Majorité de plastiques

Après les études du CNEXO sur la pollution des plages par les macro-déchets, celles réalisées en mer par l'Ifremer ont débuté à la fin de l'année 1992 : il s'agissait en effet d'évaluer les quantités de déchets

présents sur le plateau continental des côtes françaises, ainsi que dans les zones plus profondes. Par la suite, les chercheurs ont réalisé de nombreuses campagnes essentiellement pour localiser et quantifier les débris.

L'existence de zones d'accumulation près de la côte, et aussi en profondeur (jusqu'à 2 000 m de fond), a pu ainsi être identifiée. La localisation d'aires d'abondance montre que ce sont les fleuves, les agglomérations urbaines situées sur le littoral, les zones touristiques ainsi que les navires (commerce et pêche essentiellement) qui sont responsables de la plupart des apports pour les côtes françaises.

Les déchets de plastique représentent la plus grande partie des déchets trouvés au fond de la mer. Leur importance varie dans une proportion allant de 60 à 95 % selon les sites. Ils sont constitués principalement d'emballages (sacs de sortie de caisse, bouteilles, emballages divers). Les objets en verre (bouteilles, flacons), en



Les villes en bord de mer, le tourisme et les navires sont responsables de la plupart des apports de plastique sur les côtes françaises.



Macro-déchets chahutés à bord de L'Europe, le navire océanographique de l'Ifremer (Campagne SUBEO - Méditerranée 1995).

PHOTO © Ifremer / J.M. Guillemin

métal (canettes de boissons...), les tissus, les objets en cuir ou en caoutchouc sont moins nombreux. Les débris issus de l'activité de pêche (filets, cordages, morceaux de filets) peuvent être abondants dans certaines zones.

Les déchets se trouvent dans trois « compartiments » identifiés du milieu marin : sur les plages, flottant à la surface de la mer et sur le fond des océans.

La cartographie des données permet de préciser l'influence des facteurs hydrodynamiques. Les densités plus importantes de plastiques se retrouvent dans les « gyres océaniques » du Pacifique et plus récemment de l'Atlantique. La circulation tourbillonnaire provoque alors une accumulation des objets flottants. Ce mécanisme n'est pas nouveau, il a même donné le nom de « mer des Sargasses » à l'amas de ces algues dérivantes dont les objets flottants calquent le cheminement en mer. Plus près de nos côtes, les spécialistes savent que la circulation rapide de la branche du Gulf Stream qui transite dans la Manche, a pour effet de balayer les fonds marins et de chasser les détritiques vers la mer du Nord.

Les grands fleuves peuvent être responsables d'apports sur les plages proches mais provoquent, du fait d'un fort débit, un transport des déchets vers le large. Ceci est vrai pour la Seine, la Loire, la Gironde et le Rhône. Dans le cas des petits fleuves côtiers, le déplacement est faible et les déchets sont retrouvés dans

les zones adjacentes aux estuaires.

Pour la Méditerranée, les déchets restent peu nombreux sur le plateau continental du golfe du Lion en raison du transport par le panache du Rhône, par les courants liguro-provençal et d'*upwellings* (courant de la côte vers le large lors des épisodes de vents, Mistral ou Tramontane). Ils s'accumulent dans les canyons côtiers, à l'abri des courants, mais également de la lumière, ce qui ralentit leur dégradation.

Les macro-déchets sont responsables

d'un nombre de mortalités d'animaux marins non négligeable. Ils génèrent des coûts engendrés par le nettoyage des plages mais aussi par le colmatage des filets. Ils favorisent les risques d'accidents et le transport d'espèces.

C'est pourquoi les indicateurs établis pour la Stratégie pour le milieu marin visent à mieux connaître leur origine, leur mode de diffusion et leurs impacts.

par Dominique GUILLOT

Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer :

Ifremer

L'Ifremer contribue, par ses travaux et expertises, à la connaissance des océans et de leurs ressources, à la surveillance du milieu marin et littoral et au développement durable des activités maritimes. À ces fins, il conçoit et met en œuvre des outils d'observation, d'expérimentation et de surveillance et gère des bases de données océanographiques. Il opère également une part très significative de la flotte océanographique, dont l'ensemble des systèmes sous-marins et équipements lourds mobiles (sismiques, pénétromètre...). Depuis mars 2011, la programmation et l'évolution de l'ensemble de la flotte océanographique française sont portées par l'UMS flotte, dont la direction a été confiée pour quatre ans à l'Ifremer.

L'Ifremer est source de connaissances, d'innovations, de données de surveillance et d'expertise pour le monde de la mer, à la fois en matière de politique publique et d'activité socio-économique. Il est la seule structure de ce type en Europe.

www.ifremer.fr



Deux ans après le lancement du Grenelle de la Mer et à l'issue de travaux et de concertations pour traduire les objectifs en propositions concrètes, une feuille de route a été élaborée pour 2011-2012, dont les quatre axes stratégiques sont les suivants :

La protection de la biodiversité marine avec :

- la création d'une liste des espèces à protéger,
- le durcissement des conditions de rejet de dragage dans les ports,
- une meilleure prise en compte du pré-judice écologique dans l'indemnisation des pollutions marines,
- la création d'aires marines protégées, qui devraient couvrir 10 % de la surface totale de ses espaces maritimes d'ici 2012. La France, qui ne compte aujourd'hui que deux parcs, devrait en compter dix en 2013. Dès cette année, trois nouveaux parcs (Côte Vermelle, Glorieuses, Estuaires picards) seront créés et trois autres en 2012,
- la création du parc marin international des Bouches de Bonifacio entre l'Italie et la France.

Le développement de l'économie maritime, l'« économie bleue » avec :

- l'implantation de 1 200 éoliennes en mer d'ici 2020 et par la création d'une filière Industrielle française des énergies marines,
- le développement de nouvelles « autoroutes de la mer »,
- la création depuis le 1^{er} janvier 2011 de la grande école des métiers de la mer, l'École nationale supérieure maritime.

Un programme de connaissance des océans avec :

- l'adoption d'une stratégie d'exploration des grands fonds marins,
- un inventaire complet de la flore, de la faune, de la qualité de l'eau et des activités maritimes d'ici la fin 2012.

Une gouvernance renouvelée, à travers :

- la réforme de l'administration territoriale,
- la création d'un conseil national de la mer et de conseils pour chaque façade maritime.

Il convient de rappeler également que des actions ont déjà été engagées dans les grands domaines du Grenelle de la

Mer, dont voici quelques exemples :

- Pollution : mise en œuvre du Paquet « Erika III » ; pour les volets prévention (renforcement du dispositif de surveillance du trafic maritime, objectif de 100% de contrôle des navires faisant escale dans les ports) et lutte contre les pollutions ;
- Protection de la biodiversité marine : création du parc naturel marin de Mayotte le 18 janvier 2010 et création en octobre 2010 du sanctuaire de mammifères marins « Agoa » dans les eaux des Antilles françaises ;
- Pêche, aquaculture et agriculture durables : mise en œuvre de la charte sur la pêche de loisir écoresponsable, signée en juillet 2010 et projet d'arrêté sur le marquage des poissons issus de la pêche de loisir ;
- Transports, ports et industrie navale : lancement d'une première autoroute de la mer en septembre 2010 (Nantes / Gijon), une deuxième attendue en 2011 (Le Havre / Vigo) ;
- Tourisme, plaisance, sport et loisirs : appel à projets « ports de plaisance exemplaires ».

Le rapport d'étape et la feuille de route sont disponibles sur le site internet du Grenelle de la Mer :

<http://www.legrenelle-environnement.fr/-Le-Grenelle-de-la-Mer-.html>

La problématique des déchets en milieux aquatiques dans le Grenelle de la Mer

Compte tenu de l'importance des enjeux économiques, environnementaux et sociaux qui s'attachent à la question des déchets en milieux aquatiques, un groupe de travail spécifique (groupe 14 « Fonds déchets aquatiques ») a été consacré à cette question dans le cadre du Grenelle de la Mer.

Ses travaux se sont inscrits dans le prolongement des travaux du groupe de travail « déchets en milieux aquatiques » mis en place en 2008 par le comité opérationnel n° 22 du Grenelle de l'environnement (Comop « Déchets ») qui, sous le pilotage de l'Association Robin des Bois, a formulé en mai 2009 des recommandations pour un « plan coordonné de

réduction des macro-déchets flottants ou échoués dans les fleuves, les ports, le littoral et en mer ».

Ce groupe de travail du Grenelle de la mer (« Fonds déchets aquatiques ») a été chargé entre 2009 et 2010 de préciser les actions prioritaires à mettre en œuvre dans ce cadre et d'étudier les modalités de financement de ces actions.

Le point de départ des travaux a été de considérer que la réduction des déchets en milieux aquatiques nécessite de mettre en œuvre des actions à toutes les étapes du « cycle de vie du déchet aquatique » : de la production à l'élimination de ce déchet aquatique.

Cette approche a conduit le groupe de travail à distinguer :

- des actions de prévention des déchets aquatiques (actions à l'amont pour éviter que le déchet ne se retrouve dans l'eau),
- des actions de collecte et de traitement de ces déchets aquatiques,
- des actions transversales visant à améliorer la connaissance sur les enjeux économiques, environnementaux et sociaux.

Concernant les actions de collecte de ces déchets (par ex. sur les plages, dans les cours d'eau, en mer, etc.), le groupe de travail a mis en évidence le fait qu'il existait déjà de nombreuses initiatives

Lutte contre les déchets marins

Des associations de l'industrie mondiale du plastique prennent position dans la lutte

Réunis à Hawaï pour la cinquième conférence internationale sur les déchets marins, les acteurs de l'industrie du plastique du monde entier viennent de signer, le 22 mars 2011, à l'initiative des industriels européens, une « Déclaration commune pour des solutions au problème des déchets marins ». Cette déclaration définit un ensemble d'objectifs clairs pour l'action de l'industrie et préconise une coopération étroite avec un large éventail d'acteurs afin de réduire de manière significative les dommages causés à l'environnement marin.

Dans une stratégie en six points, définie par la Déclaration, l'Industrie va :

- travailler dans le cadre de partenariats public-privé visant à prévenir les déchets marins ;
 - travailler avec la communauté scientifique afin de mieux comprendre l'ampleur, les origines et l'impact des déchets marins et les solutions à apporter au problème ;
 - promouvoir l'élaboration de politiques globales, fondées sur des bases scientifiques, ainsi qu'une meilleure application des lois existantes pour prévenir les déchets marins ;
 - promouvoir les bonnes pratiques en matière de traitement des déchets, en particulier dans les régions côtières ;
 - augmenter les possibilités de recyclage et de valorisation énergétique des produits plastiques ;
- maîtriser le transport et la distribution des granulés et produits plastiques à ses clients et promouvoir les bonnes pratiques tout au long de la chaîne logistique.

Tout en reconnaissant que les causes des déchets marins sont variées et complexes et que le problème ne peut être résolu par une seule catégorie de parties prenantes, l'industrie européenne du plastique est déterminée à conduire une action sur ce sujet avec les divers acteurs concernés en Europe et dans le monde.

S'exprimant à ce sujet, Jacques van Rijckevorsel, président de PlasticsEurope, a déclaré : « La présence de déchets plastiques dans l'environnement est inacceptable, quel que soit le milieu concerné. Cette déclaration mondiale de l'industrie jouera un rôle de catalyseur pour des actions concrètes aux niveaux national, régional et international. Contribuer à la réduction substantielle des déchets marins est essentiel pour notre industrie. »

On estime que plus de 80% des déchets marins proviennent des terres et résultent d'un mauvais traitement des déchets. L'industrie européenne du plastique travaille d'ores et déjà avec les autorités publiques, les ONG, les universitaires et d'autres acteurs pour faire progresser les procédures de traitement des déchets en Europe. PlasticsEurope partage l'intérêt

renouvelé pour la protection de l'environnement marin au niveau de l'Union européenne (UE) et continuera à travailler en étroite collaboration avec les institutions européennes et les gouvernements nationaux, dans le contexte de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin et des initiatives qui s'y rattachent.

« Les matières plastiques contribuent de manière significative à améliorer notre qualité de vie, à préserver nos ressources et à soutenir l'innovation. Cependant, elles doivent être utilisées de manière responsable et, en fin de vie, être recyclées ou valorisées énergétiquement. Par la promotion et le renforcement de pratiques s'assurant que les plastiques ne finissent pas dans des décharges ou dans la mer, les pays européens seront en mesure de lutter contre les déchets marins. L'industrie européenne du plastique s'engage à être au cœur de cet effort dans les mois et années à venir », explique Jacques van Rijckevorsel.

Pour la France, les signataires de cette déclaration sont PlasticsEurope, qui représente les producteurs de matière plastique, la Fédération de la plasturgie, qui représente les transformateurs de matière plastique, et ELIPSO, qui rassemble les fabricants d'emballages plastiques et d'emballages souples.



Pour obtenir le texte intégral de la Déclaration et la liste des signataires, consultez le lien :

<http://www.marinedebrissolutions.com/globaldeclaration>

Ecocéane

Des solutions efficaces pour récupérer les déchets flottants et les hydrocarbures en mer !

Un an après son intervention dans le golfe du Mexique suite à la catastrophe de la plate-forme Deep Water Horizon, l'entreprise innovante française met à l'eau ses nouveaux navires récupérateurs d'hydrocarbures destinés aux services et à la dépollution dans l'exploitation offshore, les grands ports industriels et la protection des côtes.

Reconnue pour son expertise à l'international, Ecocéane réalise 85 % de son chiffre d'affaires hors de France. En France, l'entreprise participe depuis la première édition aux « Journées de la mer » organisées par le ministère de l'Écologie.

Une technologie française brevetée à l'international.

Dès la mise en marche du moteur, les bateaux d'Ecocéane filtrent l'eau qui passe entre leurs coques : les macro-déchets sont stoppés par un panier et les hydrocarbures passent dans un séparateur où ils seront stockés flottants.

Le chantier naval Ecocéane, fleuron de l'industrie bretonne reconnu mondialement pour ses navires de récupération d'hydrocarbures.

Fondée en 2003, Ecocéane se consacre à la recherche, au développement, à la construction, et à la vente de navires pour le



ramassage des hydrocarbures et déchets solides flottant en mer, dans les ports et les plans d'eau.

Depuis 2007, l'entreprise fournit aux États, aux collectivités locales et aux communes, des solutions pour collecter et stocker les macro-déchets et les hydrocarbures flottants : en haute mer, dans les ports, les plages, les estuaires, les lacs, les étangs, les canaux, les fleuves...

En 2010, Ecocéane a vendu des navires pour intervenir dans le golfe du Mexique à la suite de l'accident de la plate-forme Deep Water Horizon. L'entreprise innovante a également ouvert sa filiale Ecocéane North America, dirigée par l'ancien président & CEO de Veolia Environnement North America Operations pour commercialiser ses navires en Amérique du Nord. Le golfe du Mexique compte plus de 3 000 plateformes pétrolières à sécuriser.

La gamme Workglop® : des navires inédits qui allient les services de travail (Supply) et de récupération des déchets flottants solides et liquides.

L'entreprise innovante française Ecocéane, membre de la communauté Oseo Excellence, du Cluster Maritime Français, du pôle Mer Bretagne et du GEP, a présenté récemment aux représentants de l'État ses nouveaux navires qui allient les services de travail (Supply) et de récupération des déchets flottants solides et liquides. Les Workglop®, actuellement en construction, interviendront dans les grands ports industriels et commerciaux, le littoral et le service pétrolier.

« Avec le soutien d'Oseo et de la région Bretagne, Ecocéane construit actuellement dans son chantier naval, à Paimpol, le Workglop® 128 et le Workglop® 117, premiers navires destinés et conçus pour les services offshore, aux pétroliers et à la dépollution. Ces nouveaux navires sont uniques dans le monde. Le Workglop® 128 nettoie une surface jusqu'à 35 000 m²/h. et le Workglop® 117 jusqu'à 30 000 m²/h » expliquent les cofondateurs, Robert Gastaldi, DG et responsable de l'innovation et Éric Vial, président d'Ecocéane.

Ecocéane rencontre à travers le monde les grands donneurs d'ordres et les pouvoirs publics. L'objectif est de faire changer les dispositifs obsolètes reposant sur le ramassage à terre, les dispersants ou remplacer les navires non spécialisés censés intervenir en cas de catastrophes majeures. Chacune des organisations souhaite sécuriser les autoroutes de la mer. Il est grand temps de mettre les actes en phase avec les paroles ! La France, modèle avec son Plan Polmar, devrait montrer l'exemple et intégrer ces solutions de récupération d'hydrocarbures développées. D'autant plus que la filière Ecocéane devrait générer en France plus de 3 000 emplois en direct et en indirect. La croissance verte, un vrai levier pour la réindustrialisation...

par Éric VIAL
Président d'Ecocéane

www.ecoceane.com



Vortex dans l'océan et l'atmosphère

Cyclones, Tornades, Maelström et Gyres

Le vortex est un phénomène très répandu dans la nature. Il concerne principalement les fluides que sont l'air et l'eau. Il couvre une gamme d'échelles très étendue à la fois dans le temps et dans l'espace qui va de quelques secondes à plusieurs mois et de quelques centimètres à plusieurs milliers de kilomètres.

Sa caractéristique principale est un mouvement en rotation des particules fluides que l'on mesure par une vorticité. Cette vorticité est positive pour une rotation cyclonique (sens inverse des aiguilles d'une montre) et négative pour une rotation anticyclonique. Dans le cas de vortex à petite échelle d'espace et de temps rapide, les forces en jeu sont principalement la force centrifuge qui s'oppose au gradient de pression qui s'exerce entre la périphérie du vortex et son centre ou axe de rotation. L'exemple type est le vortex qui se forme autour de la bonde d'une baignoire remplie d'eau lorsque la bonde est en position ouverte et que l'eau de la baignoire s'évacue rapidement par le fond. Ce type de vortex peut être cyclonique ou anticyclonique, la force centrifuge étant toujours orientée du centre de rotation vers l'extérieur du vortex et le gradient de pression de l'extérieur vers l'intérieur du vortex. Dans le cas de vortex de grande dimension spatiale et de longue période de temps, les forces en jeu sont aussi le gradient de pression qui s'exerce entre la périphérie du vortex et son axe de rotation mais la force centrifuge est alors négligeable car les mouvements sont lents ou la courbure des trajectoires fluides est faible. Dans ce cas, c'est la force de Coriolis qui résulte de la rotation de la Terre qui s'oppose principalement au gradient de pression. Cette force est dirigée à droite du mouvement fluide dans l'hémisphère nord et à gauche dans l'hémisphère sud. Ce type de vortex peut être cyclonique (sens de rotation de la Terre) ou anticyclonique.

Une vorticité en 3 dimensions

La vorticité est une mesure de l'intensité d'un vortex. Elle se décompose en vorticité de courbure liée à la courbure des trajectoires fluides et en vorticité de cisaillement liée aux différences de vitesse des particules fluides selon la distance de ces particules par rapport au centre de rotation du vortex. Dans une rotation fluide « solide », ces deux termes de vorticité



Hurricane.

sont égaux au rapport de la vitesse de la particule fluide V au rayon de courbure R qui est égal à la distance R de la particule fluide au centre de rotation. En fait, cette vorticité est appelée vorticité relative car s'y ajoute la vorticité planétaire liée à la rotation de la Terre. La vorticité relative ajoutée à la vorticité planétaire forment la vorticité absolue. S'ajoute à cela une 3^{ème} dimension liée au fait que le fluide en rotation a une masse qui participe à la quantité de mouvement du fluide en rotation. Si l'on prend donc en compte la masse fluide animée d'un mouvement de rotation, on crée un nouveau paramètre que l'on appelle vorticité potentielle. Il se trouve qu'une caractéristique dominante de la dynamique des fluides géophysiques que sont l'air de l'atmosphère et l'eau des océans, est de conserver la vorticité poten-

tielle. Nous pouvons donner un exemple concret de cette loi de conservation de vorticité ramenée à un objet simple comme un patineur sur la glace. Lorsque le patineur rassemble ses bras le long de son corps il accélère sa vitesse de rotation et au contraire il décélère quand il étend ses bras, car il augmente sa quantité de mouvement. La loi de conservation de la vorticité potentielle implique donc que la vitesse angulaire du patineur doit donc diminuer.

Vortex aériens

Dans l'atmosphère, les cyclones tropicaux s'appellent « typhons » dans le Pacifique et « hurricanes » dans l'Atlantique. Ils ont une très forte vorticité surtout quand on s'approche de l'œil du cyclone où le gradient dépressionnaire devient très élevé et où la force centrifuge renforce les effets de la force de Coriolis. Les cyclones tropicaux ne peuvent pas franchir l'Équateur car la force de Coriolis s'annule et change de sens au passage de l'Équateur. Dans l'atmosphère, les tornades sont des vortex de taille plus réduite que les cyclones. La force centrifuge y joue un rôle dominant et la force de Coriolis un rôle moindre pour s'opposer au gradient de pression créé par un « trou » d'air. Les vortex de



Tornado.



plus grand taille dans l'atmosphère sont les vortex polaires qui recouvrent les régions polaires sur plusieurs milliers de kilomètres et renferment des masses d'air froides. Les vortex de très petite taille sont les vortex dits « de Von Karman ». Ils sont créés par les perturbations engendrées par friction dans l'écoulement de l'air au passage d'un obstacle. Cet obstacle peut être un objet comme un véhicule (voiture, avion, bateau) ou une montagne qui déforme l'écoulement fluide (air ou eau).

Les vortex océanographiques ou gyres

Dans l'océan, il existe aussi une grande variété de vortex couvrant une gamme d'échelle d'espace et de temps très étendue. Les plus grands vortex océaniques s'appellent des gyres. Ils couvrent des espaces de plusieurs milliers de kilomètres et sont caractérisés par des mouvements lents où la force de Coriolis et les variations de température et de salinité des masses d'eau jouent un rôle majeur. Ils sont principalement influencés par le vent. Les gyres anticycloniques se trouvent en général piégés entre les vents d'alizé aux basses latitudes et les vents d'ouest aux moyennes latitudes. Ce sont ces vortex qui sont concernés par l'accumulation des déchets

en plastique qui se concentrent au centre des gyres car la force de Coriolis est toujours orientée vers l'intérieur du gyre et crée de ce fait une convergence vers le centre du gyre. Les gyres cycloniques se rencontrent aux plus hautes latitudes. Il existe aussi une grande variété de vortex océaniques de plus petites tailles que les gyres et que l'on appelle des tourbillons qui peuvent atteindre quelques centaines de kilomètres de diamètre pour des périodes de rotation de quelques semaines jusqu'à quelques dizaines de kilomètres et des périodes de quelques jours. Edgar Poe et Jules Verne ont fait une large place au vortex marin spectaculaire que l'on appelle « le maelström » observé dans la région des îles Lofoten en Norvège et dû à des courants de marée très violents et bruyants sans oublier *L'Odyssée* d'Homère dans les parages des îles Charybde et Scylla à l'entrée du détroit de Messine entre la Sicile et l'Italie.

Le phénomène des gyres plastiques

Le festival de la mer de Dunkerque attire notre attention sur le phénomène des vortex de déchets en plastique. Il s'agit bien des vortex océaniques de grande échelle que l'on appelle des gyres qui se

trouvent aux moyennes latitudes dans des régions de forte concentration de population où la consommation d'objets en plastique est très élevée. Par ailleurs, le caractère anticyclonique de ces gyres favorise l'accumulation et la rétention en leur centre de tous les objets rejetés à la mer. La partie flottante en surface, la plus visible, n'est que « la partie émergée de l'iceberg ». Les satellites d'observation en orbite terrestre nous donnent une très bonne idée de l'existence de ces gyres à partir de la distribution des températures ou aussi de la topographie de surface détectée par des altimètres capables de mesurer des dénivellations de quelques centimètres sur plusieurs dizaines ou centaines de kilomètres. Ces altimètres en orbite à 1 000 km au-dessus de la surface de la Terre et capables de relever à quelques centimètres près le relief topographique de la surface de l'océan, sont une véritable prouesse technologique. Les grands gyres océaniques (anticycloniques aux moyennes latitudes) ont typiquement une dénivellation de quelques mètres plus élevée au centre qu'à la périphérie située à plus de 1 000 km du centre.

par Jean-Claude GASCARD
Directeur de recherche émérite au CNRS

Les débris plastiques en mer

Le point de vue du S.E.A (School Education Association), Woods Hole, MA, USA

Imaginez un navire de recherche en mer, à des milliers de kilomètres de la côte, hors de vue de toute terre pendant des semaines.

Pour un océanographe, à chaque fois qu'un filet à plancton est tiré à bord, un monde de découverte s'ouvre. Quelle variété d'organismes minuscules vivant à la surface de la mer va-t-on trouver ? Imaginez, la première fois où le filet revient avec de petits restes de la vie sur terre ... sous la forme de plastique ! Tout à coup, l'océan n'est plus l'environnement immaculé qu'il

devrait être. C'est ce que les océanographes d'*Atlantis II*, le navire de recherche du Woods Hole Oceanographic Institution, ont pu penser quand ils ont trouvé de petites particules de plastique dans l'échantillon de plancton de leur premier relevé, dans la mer des Sargasses, en Octobre 1971. Peut-être ont-ils d'abord considéré ce plastique comme un coup de hasard, mais certainement plus après que les dix échantillons suivants aient tous contenu des plastiques. Ces observations ont justifié la première publication scientifique sur ce qui a fini par être connu sous le

nom de « débris plastiques marins ».





Echantillonnage avec le filet à neuston.



Récette de plastique type.

Aujourd'hui, on parle de la « Great Pacific Garbage Patch » (Grande plaque de déchets plastiques du Pacifique) terme doublonné plus récemment pour la « Great Atlantic Garbage Patch » (Grande plaque de plastique de l'Atlantique). Bien que la sensibilisation du public aux déchets plastiques marins ait grandi, au cours des dix dernières années, les idées fausses également !

L'imagerie et les descriptions souvent associées à la question renvoient à une « île flottante de déchets », si épaisse que l'on pourrait « marcher dessus ». En fait, la majorité des débris marins qui s'accumulent dans cette région de l'océan sont constitués de petits fragments de plastique, mesurables généralement en milli-

mètres et ne sont le plus souvent pas visibles depuis le pont d'un navire, encore moins d'un avion ou d'un satellite. Enfin, la taille de la région d'accumulation reste à déterminer ; ce que la variation des courants océaniques, la diversité des origines de la pollution ainsi que la rareté des mesures scientifiques, rend difficile et coûteux.

Au SEA (Sea Education Association), notre mission principale est de former les étudiants du premier cycle supérieur à l'océan, à la fois en cours magistral mais aussi en mer à bord de nos voiliers de recherche océanographique. Le SEA Semester®, un programme d'études hors campus, a ainsi été conçu en 1971.

Dans le cadre de leurs expériences, Les étudiants qui suivent le SEA Semester® conçoivent et réalisent des projets de recherche indépendants, dont beaucoup reposent sur des données recueillies par un « filet à neuston », un filet à plancton conçu pour étudier les organismes vivant à la surface de l'océan.

En 2010, des scientifiques du SEA ont publié deux documents importants pour présenter les données recueillies à partir de 6 000 manœuvres de « filets à neuston ». Cet ensemble de données

multi-décennales a montré que les débris de plastique s'accumulent dans les régions subtropicales de l'océan Atlantique nord, entre les 22 et 38° de latitude nord (à peu près la latitude de Cuba et de Lisbonne). Les débris se composent principalement de polyéthylène et de polypropylène-plastique, qui flottent et se rassemblent dans cette région en raison des courants de surface océaniques convergents vers 30° nord. Sur la base de ces relevés, il est estimé qu'au moins 1.100 tonnes de débris de plastique flottent à la surface de l'Atlantique nord-ouest dans la région de 6 700 000 kilomètres carrés qui a été arpentée.

Si la science peut décrire la question des débris marins en plastique, elle ne peut en revanche pas résoudre à elle seule le problème. La solution est simple : réduire ou éliminer les déchets plastiques entrant dans l'océan, ce qui commence par des choix individuels de consommer moins de plastique et de recycler le plastique consommé.

par Glora PROSKUROWSKI

Docteur en chimie océanique de l'Université de Washington

et Kara LAVENDER LAW

Docteur en physique océanique de l'Université de Californie

(Traduit par Vincent RATTEZ)



Récette de plastique à bord du Corwith Cramer.

Tara Oceans

Explorer le monde secret du plancton

Après son odyssée historique à travers la banquise arctique, le navire d'exploration *Tara* a repris la mer en 2009 pour une nouvelle mission au service de la planète. Après Cook, Darwin, Haeckel, une équipe de scientifiques est partie explorer la face cachée des océans. Un voyage exceptionnel de trois ans sur toutes les mers du globe dédié à un monde étrange et fascinant, dont le rôle, pourtant, serait capital.

L'eau de mer est habitée par un peuplement d'organismes que l'on appelle plancton. Ce terme grec signifie « ceux qui errent ». Il regroupe une multitude d'espèces : larves de poissons, méduses et krills en sont les plus connus. Mais les plus importants en nombre s'appellent plutôt copépodes ou SAR11. Des noms barbares pour des bestioles mal connues. Qui sont ces organismes ? Quel est leur rôle exact dans notre monde ?

Pour le savoir, une équipe de biologistes emmenés par le docteur Éric Karsenti, chercheur à l'EMBL (Heidelberg, Allemagne) s'est lancée en septembre 2009 le défi d'explorer rationnellement les océans. Curieusement, le seul précédent connu de cette ampleur remonte à l'expédition du HMS Challenger de l'Écossais John Murray, en 1873.

Plus de 100 chercheurs du CNRS, du Génomscope, du MIT (USA) et des laboratoires de 10 pays européens ont posé leur sac à bord de *Tara*, fameuse goélette polaire de 36 mètres qui rentrait victorieuse de 18 mois de dérive volontaire au cœur de l'océan glacial arctique. L'entreprise est lourde, complexe, coûteuse mais c'est un coup de cœur. À l'hiver 2008-2009, Etienne Bourgois, propriétaire du navire, donne le feu vert pour transformer *Tara* en laboratoire flottant et barder le navire de dispositifs de sondages et d'analyses.



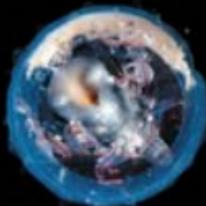
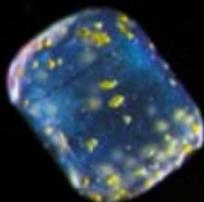
En contre : John Murray et E. Bourgois

Pour une fois, l'étrave orange de *Tara* va devoir renoncer aux frimas polaires. Cap sur le grand bleu de toutes les mers du globe : Atlantique, Indien, Pacifique, le parcours jauge près de 150 000 nautiques et représente trois ans d'expédition. La route choisie ne doit rien au hasard car, malgré les apparences, la mer n'est pas une étendue d'eau uniforme. Chacune des régions océaniques a ses particularités : eau plus ou moins froide, riche ou salée, courants sous-marins, tourbillons... autant

de propriétés qui peuvent créer les conditions d'une vie marine différente. Cette topographie des liquides a ainsi permis d'identifier 300 sites clés de prélèvements, appelées stations de référence. Chacun de ces points de sondage au milieu de nulle part est une porte d'entrée dans ce monde du plancton.

Les échelles de taille, de temps semblent s'inverser.

À chaque station de prélèvement, l'exploration commence toujours par la traque du phytoplancton, une sorte de canopée constituée de micro-algues. Ce monde de cellules vertes à la dérive se trouve entre





Immersion de la « rosette » pour les prélèvements et l'analyse simultanée des profondeurs.



À l'arrière de Tara les « doubles bongos » permettent les captures de plancton.

20 et 300 mètres de profondeur partout dans les océans. Sa fonction est vitale : c'est là que la vie apparaît et se concentre. On y trouve notamment le plancton animal, le zooplancton. On y trouve également les protistes, des organismes considérés comme « prototypes du vivant », un monde de formes et de couleurs souvent inédites sur la terre ferme. Depuis peu, les récents progrès de la microscopie ont révélé que l'océan abritait un autre secret : une prodigieuse quantité de virus et de bactéries – sans doute la plus grande concentration de la planète. L'étude de ces organismes à la fois dangereux et vitaux est stratégique car ils participent au recyclage de la matière sur la planète.

À bord, 15 marins et scientifiques se relaient désormais nuit et jour pour passer au peigne fin les océans. Au sol, la mission est guidée en continu par une batterie de satellites, braqués sur les mers. Les équipes tournent tous les mois. La vie à bord n'est pas une sinécure mais contre toute attente, ce ne sont pas les poignées de pirates, ni quelques tempêtes des mers du Sud, qui troublent la route de cette exploration. Ce qui est marquant est plutôt ce que nous révèle ce voyage. Les échelles de taille, de temps semblent

s'inverser. S'aventurer dans le monde secret des océans conduit à une apostasie douloureuse. L'espèce humaine semble bien éphémère au milieu de ces organismes dont certains existent depuis plus de 2 milliards d'années. Ces bestioles bizarres et cachées qui ont écrit la plupart des chapitres de l'évolution de la Terre ont résisté à toutes les extinctions d'espèces. Il ne fait guère de doute qu'elles nous survivront.

Le sondage des mers n'est que la première étape. Longtemps après le retour de Tara, on continuera à analyser les échantillons recueillis pour comprendre. Climat, matière, chimie verte, énergie, génétique, médecine, les résultats de l'expédition « Tara

Océans » pourraient bouleverser notre vie. L'exploration de la planète bleue ne fait que commencer.

par Michael PITIOT
Réalisateur

Tara Une sonde en obité océanique

Pour la mission Tara Océans, de nombreuses modifications ont été apportées au bateau. Des générateurs de la dernière norme environnementale alimentent un treuil grand fond et un congélateur moins 80°C. Un réseau de canalisations prélève en continu de l'eau de mer et l'injecte dans des scanners, microscopes, analyseurs spécialisés faisant de Tara une sonde marine ultrasophistiquée. Deux laboratoires et un atelier électronique ont été installés à bord. Ils permettent d'imager et de conserver des milliers d'échantillons de vie marine. Autrefois réservées aux grands navires océanographiques, ces opérations sont devenues possibles en 2009 sur Tara grâce au développement d'une série d'appareils d'océanographie miniaturisés. Cette technologie va équiper de plus en plus de navires. Elle marque un tournant dans l'exploration des océans qui, encore aujourd'hui, bute sur les difficultés naturelles que représente l'accès à un secteur marin.



WATEVER, des bateaux et des hommes

Parce que les bateaux sont des outils essentiels aux acteurs du développement économique, de l'action sociale ou de l'humanitaire

En 1993, Yves Marre, un ancien navigateur d'Air France, a convoyé par voie de mer depuis la France jusqu'au Bangladesh une péniche transformée sur place en hôpital flottant. Pour en assurer le fonctionnement, il a cofondé avec sa femme Runa Khan Marre l'association locale Friendship (www.friendship-bd.org). En 2009, le « Lifebuoy - Friendship Hospital » a atteint son premier million de patients accueillis. Désormais, cette association emploie plus de 350 salariés locaux et intervient dans de nombreux domaines (santé, éducation, développement économique, aménagement du territoire et culture).

Comme le Bangladesh impose sans cesse d'imaginer des solutions fluviales innovantes, un chantier naval s'est progressivement mis en place depuis 1998, afin de répondre aux besoins de l'ONG. Ce chantier a bénéficié du soutien de Marc Van Peteghem du cabinet VPLP (www.vplp.fr) pour la réalisation de catamarans ambulances et de bateaux de pêche construits en série. Depuis septembre 2010, le chantier naval Tara Tari s'est structuré en société indépendante, de droit bengali, pour se donner les moyens de réaliser un chantier moderne à vocation sociale.

Afin de continuer les actions entreprises au Bangladesh, mais aussi pour les étendre à d'autres pays, l'association Watever, présidée par Marc Van Peteghem et soutenue entre autres par les différents acteurs impliqués depuis le départ de la péniche en 1993, a été créée fin 2010.

LES PROGRAMMES EN COURS

Le chantier naval Tara Tari

Watever soutient et accompagne le chantier naval Tara Tari dans son développement, afin qu'il devienne un modèle de développement économique pérenne, intégrant une démarche sociale et environnementale durable, pour produire les bateaux de qualité dont le Bangladesh a besoin.

D'une part, il a pour vocation de participer au renouvellement nécessaire de la flotte du pays, dans le respect des standards de qualité technique, sociale et écologique en produisant en série les

bateaux utiles à la population et à un prix accessible.

D'autre part, Tara Tari développe et construit des équipements collectifs à l'unité (hôpitaux, écoles, habitations...) en réponse à des appels d'offres.

Le bureau d'études sur les biomatériaux dans la construction navale

Du Bangladesh à la France en passant par l'océan Indien et la mer Rouge, le petit voilier de pêche Tara Tari, skipé par Corentin de Chatelperron, a vécu une aventure humaine et scientifique de 14 000 km parcourus en 186 jours. Ce bateau expérimental est le premier intégrant de la fibre de jute dans sa construction.

À présent, l'objectif est de trouver les financements pour la création d'un centre de recherche appliquée, au Bangladesh, sur l'usage du jute dans la construction navale. C'est un espoir écologique et économique considérable.

Une des finalités est d'aboutir à terme à la création d'une société à vocation sociale et environnementale pour la production et la commercialisation de tissus techniques à base de jute destinés à la construction navale, au bâtiment ou à l'industrie.

Chantier naval d'insertion Voil'Avenir

Ce chantier naval vise l'insertion socioprofessionnelle des 16-25 ans hors du système scolaire et professionnel, au Bangladesh, sur la construction de catamarans accessibles aux fauteuils roulants. Le projet se réalise en partenariat avec l'association MSD (Multi Services Développement) qui intervient sur 9 communes de l'Est lyonnais pour l'emploi et l'aide à la personne.

La particularité du projet réside en sa double finalité humaine : l'insertion professionnelle et l'accessibilité aux fauteuils roulants. Ce catamaran est conçu pour être entièrement manœuvrable par une équipe de trois personnes en fauteuil roulant. Il permettra aux personnes handicapées de suivre une initiation à la voile sportive en groupe et de participer aux manœuvres en fonction de leur handicap.

par Jeremy BERTAUD
Association Watever

www.watever.org



La mer, les écrivains et les cinéastes

Innombrables sont les poètes de tous âges et de toutes contrées qui ont chanté les océans, leurs beautés et leurs périls. Mais les prosateurs, romanciers ou mémorialistes ne sont pas moins nombreux, et on ne compte pas les chefs-d'œuvre inspirés par tempêtes, typhons, naufrages ou escales pittoresques. Puis quand le cinéma parut, il ne fut pas long à comprendre les qualités photogéniques de l'élément marin et à saisir le parti qu'on pouvait en tirer.

D'abord les poètes. « Homme libre, toujours tu chériras la mer... » (Baudelaire) Ou encore : « Ce toit tranquille où marchent des colombes... La mer, la mer toujours recommencée ! » (Valéry) N'oublions pas « la mer vineuse » d'Homère, père de la poésie et beaucoup d'autres jusqu'à Charles Trenet et « la mer qu'on voit danser le long des golfes clairs... » Ensuite les romanciers. Impossible de tous les nommer et on se contentera ici d'évoquer les plus notables, encore connus, voire certains oubliés. Puisque, comme disait Michelet, l'Angleterre est une île, commençons par elle. Puissance maritime par excellence, il est normal qu'elle ait engendré une littérature qui reflète sa situation privilégiée. Peuple de marins et d'écrivains, c'est donc parmi les Anglais qu'on trouve les plus nombreux et sans doute les plus beaux récits maritimes, souvenirs vécus ou romans, ceux-ci souvent inspirés par ceux-là. Il faut s'en tenir à l'essentiel et on commencera donc par le premier grand classique, Daniel Defoe (1660-1731) auteur parmi de nombreux titres de l'immortel *Robinson Crusoé* (1719), inspiré de l'histoire vraie du marin Selkirk et archétype du récit marin avec

naufrages, îles désertes, sort tragique du survivant unique et pour finir « happy end » avec sauvetage in extremis longtemps attendu. Désormais, l'île sera un élément majeur de beaucoup de récits maritimes, qui se conformeront à ce modèle historique. Un très célèbre exemple en est fourni par un autre Anglais avec *L'Île au trésor* (1883) chef-d'œuvre de R.L. Stevenson (1850-1894), à qui on doit d'autres classiques du genre comme *Le Reflux* ou *Dans les mers du Sud*.

Des livres qui appartiennent au patrimoine littéraire mondial.

Toutefois c'est un Polonais, Joseph Conrad (1857-1924), authentique marin au long cours, qui deviendra sans doute le plus grand écrivain marin de langue anglaise, ayant adopté celle-ci pour écrire son œuvre. Nombreux sont les titres de lui illustrant la mer et les marins, où il exploite ses souvenirs et son expérience personnelle. Citons les plus fameux : *Typhon*, *Le Nègre du Narcisse*, *Lord Jim*, *Un Paria des îles*, *Une Victoire*, etc. Parmi les émules de Conrad on citera en premier lieu le chantre de l'Inde britannique,



Les Magnifiques aventures de Maître Antifer.



Rudyard Kipling (1865-1936) poète des *Sept mers* et *D'une mer à l'autre* mais aussi, auteur d'un grand classique d'aventures, *Capitaines courageux*. Ces écrivains, dont les livres sont toujours lu aujourd'hui, appartiennent au patrimoine littéraire mondial.

Il en va de même de deux romanciers américains, qui par bien des côtés sont très proches de leurs homologues anglais, Herman Melville (1819-1891) et Jack London (1876-1918). Au premier, on doit maints titres fameux : *Moby Dick*, *Mardi*, *Billy Budd*, *gabier de misaine*, *Redburn* ou *La Vareuse blanche*. Du second, qui n'est pas seulement le chantre du Grand Nord et navigua beaucoup sur son yacht, il faut retenir ces chefs-d'œuvre que sont *Le Loup des mers* et *Les Mutinés de l'Eliseneur*. Et n'oublions pas leur ancêtre commun, dans un registre plus poétique qu'aventureux, le grand Edgar Poe (1809-1849) et ses *Aventures d'Arthur Gordon Pym*. Lui aussi, comme son traducteur, Baudelaire, chérissait la mer.

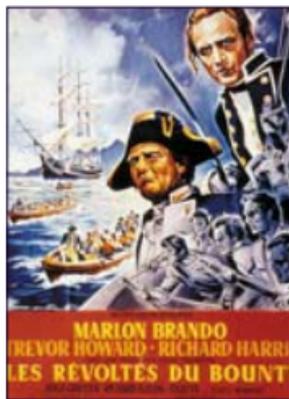
La France, moins riche que les Anglo-Saxons en chantages des océans.

Certes, nous avons bien le célèbre naufrage de *Paul et Virginie* de Bernardin de Saint-Pierre, où l'héroïne trouve la mort à cause d'une excessive pudeur qui lui fait préférer la noyade au risque de dévoiler sa nudité. Certes il y a aussi Victor Hugo et ses *Travailleurs de la mer* et son héros si dramatique qui affronte une énorme pluie et sacrifie son amour par grandeur d'âme. Du danger des îles, Guernesey en l'occurrence... En marge de la « grande » littérature, il ne faut pas ignorer Jules Verne (1828-1905). Dans son œuvre abondante, la mer tient une grande place avec plusieurs titres, parmi lesquels flambole la trilogie des *Enfants du capitaine Grant*, *Vingt mille lieues sous les mers* et *L'Île mystérieuse*, tous chefs-d'œuvre reconnus. Mais il faudra attendre Pierre Loti (1850-1923) pour voir un officier de marine doué d'un grand talent littéraire produire ces authentiques classiques que sont *Pêcheur d'Islande*, *Mon frère Yves*, *Mateiot*, etc. Loti aura un successeur, styliste moins pur mais romancier plus inventif, avec Claude Farrère (1876-1957), auteur jadis célèbre de *La Bataille*, *Les Petites Alliées*, etc. Lui-même fut suivi d'écrivains comme Roger Verel (1894-1957) avec *Remorques*, Edouard Peisson (1896-1963) avec *Parti de Liverpool*, l'Serstevens avec *Ceux de la mer*. Tous eurent leur heure de gloire. Mais le plus mémorable, poète et romancier à la fois, demeure Pierre Mac Orlan (1882-

1970), auteur du *Chant de l'équipage* et d'autres qui sont ceux qui se rapprochent le plus des grands modèles anglo-saxons, Melville ou Stevenson. Après Pierre Benoit et Georges Simenon qui décrivaient mieux la vie à bord des paquebots de luxe que les durs métiers de la marine, les écrivains de la mer se firent plus rares. L'aviation supplantait la marine et les romanciers préférèrent les plages de l'été aux rivages périlleux et lointains.

Le cinéma s'inspire de la littérature.

Aux environs de 1910, époque où le cinéma découvrait les vertus romanesques



des ouvrages consacrés à la mer, il puisa abondamment dans ce patrimoine littéraire. Durant le muet, de 1910 à 1930, les pionniers du cinéma adaptèrent à tour de bras Jules Verne, Victor Hugo, Loti, Farrère, Conrad, Melville, Stevenson et autres. On eut droit ainsi aux premières versions notamment des *Enfants du capitaine Grant*, des *Travailleurs de la mer*, de *Pêcheur d'Islande*, *La Bataille*, *Une Victoire*, *Lord Jim*, *L'Île au trésor*, *Robinson Crusoe*, *Moby Dick* et bien d'autres qui seront refaits plus tard avec le même succès. Contrairement à certaines idées reçues, ces films muets, en dépit de maladresses de l'époque sont loin d'être dépourvus de qualités. Le cinéma, tout au bonheur de la découverte de l'air du large et libéré des cartonnages poussiéreux du studio, s'en donnait à cœur joie, se gavant d'extérieurs de rivages, de falaises, de vagues et de ports. C'est le cas par exemple pour *Pêcheur d'Islande*, dont la version muette due à Baroncelli reste la meilleure, suivie de celles de Pierre Guérails (1933) et de

Pierre Schoenderffer (1958), cinéaste encore débutant du long métrage.

Pirates et corsaires crèvent l'écran

Dans le temps où il découvrait la mer, le cinéma en profitait pour inventer le film de pirates et de corsaires, vite aussi populaire que cow-boys et gangsters, autres figures emblématiques du film d'aventure. Cela commença dès 1909 avec *Morgan le pirate* pour continuer avec *Le Corsaire*, *L'Aigle des mers*, *Surcouf*, *Le Pirate noir*, *Swope le cruel*, etc. Le filon s'épanouit après le parlant, avec un âge d'or de 1930 à 1965, grâce à des acteurs comme Errol Flynn et Burt Lancaster. Les principaux titres de noblesse du genre furent alors *Captaine Blood*, *Les Révoltés du Bounty*, *Les Filibustiers*, le second *Aigle des mers*, *Le Cygne noir*, *Le Corsaire rouge*, *Barbe-Noire le pirate*, *Les Boucaniers*, *Capitaine Morgan* et un des plus ambitieux, *Un Cyclone à la Jamaïque*, tiré du célèbre roman de Richard Hughes, avec une belle interprétation d'Anthony Quinn. Après quoi, le genre périclita, ne survivant un certain temps qu'à *Cinecitta*, pour disparaître en 2003 avec *Master and commander* qui fut couronné par deux Oscars mais aussi *Pirates des Caraïbes* et ses deux suites, films attrayants mais aux limites de la parodie. Le film maritime sérieux est plutôt à rechercher dans les adaptations littéraires que le parlant développa systématiquement. Kipling triompha grâce à *Capitaines courageux*, Conrad reparut avec *Le Banni des îles*, *Lord Jim* et *Le Frère de la côte* devenu au cinéma *Peyrol le boucanier*, Melville avec *Moby Dick*, *Billy Budd*, *Les Îles enchantées* et *Benito Cereno*. Le thème de ce dernier, une révolte d'esclaves sur un voilier était assez proche de celui de *Tamango* qui provenait d'une source française, Prosper Mérimée. Nombreuses d'ailleurs sont les mutineries maritimes, de *Mutinerie à bord aux Mutinés du Téméraire* et aux nouveaux *Révoltés du Bounty*. Une des plus mémorables est empruntée au roman de Jack London, *Les Mutinés de l'Eliseneur* pour, chose rare, une production française. Autre grand film tiré de London, *Le Vaisseau fantôme*, d'après son célèbre *Loup des mers*, un chef-d'œuvre.

Naufrages mythiques et films de guerre.

Plus à craindre que les mutineries sont les naufrages et le cinéma n'en est pas avare. Le plus saisissant reste le plus ancien-nement filmé, ce cuirassé de la guerre russo-japonaise de 1905 qui s'engloutit



en quelques minutes sous l'œil de la caméra filant le désastre, avec la noyade des marins affolés courant sur la coque en tous sens. Mais le naufrage le plus souvent reconstitué, c'est bien sûr le plus célèbre, celui du *Titanic*, six versions entre 1913 et 1997, presque toutes réussies grâce au soin apporté à la mise en scène du naufrage. Plus ancien celui du *Radeau de la Méduse* fit l'objet d'un beau film, artistique aussi bien qu'historique. La mer impitoyable y était présentée sous son jour attrayant mais le plus cru. Là où le cinéma a fait voir le plus de navires coulés, c'est dans les films de guerre, anglais, américains, italiens, allemands ou français, ces derniers étant les plus rares. De 1939 à 1945, les pays belligérants développèrent une production importante de films de guerre où la marine tint une grande place. Les Anglais, c'est bien naturel, furent les champions du genre avec des oeuvres comme *Le Navire en feu*, *Plongée à l'aube*, *Ceux qui servent en mer*, etc. Mais les Américains ne furent pas en reste et on se souvient de titres comme *Convoy vers la Russie*, *Le Porte-avions X*, *La Sentinelle du Pacifique*, *Bataan*, *Destination Tokyo*, *Les Sacrifiés*. John Ford, qui sera promu amiral, filma en direct *La Bataille de Midway* (1942), documentaire remarquable. Au contraire, c'est entièrement en studio qu'Alfred Hitchcock tourna son étonnant *Lifeboat* situé en pleine mer, une mer plus vraie que nature... Les Italiens exaltèrent leurs sous-marinières dans *SOS 103* et *Alpha Tau* et les Allemands aussi dans *U-Boote Westwärts*, tourné avec

l'aide de la Kriegsmarine. Le plus beau film naval italien fut réalisé par Rossellini pour célébrer la mission d'un navire-hôpital et s'appela *Le Navire blanc*. Dans les deux camps, les réalisateurs surent faire preuve de discrétion en matière de propagande et parvinrent le plus souvent à éviter les effets grossiers. Après la guerre, on continua d'exploiter un filon à la fois spectaculaire et lucratif dans des

oeuvres comme *Opération Tirpitz*, *Coulez le Bismarck* ou *Dunkerque*, tandis que les Italiens rappelaient les exploits du Prince Borghese dans *Sabotages en mer*. Les combats du Pacifique inspiraient à Hollywood *Iwo-Jima* et *Okinawa* tandis que *Torpilles sous l'Atlantique* montrait le duel d'un sous-marin allemand et d'un destroyer américain, en attendant le débarquement en Normandie avec *Le Jour le plus long*. Plus tard on reconstitua Pearl Harbour dans une oeuvre américano-nippone, *Tora ! Tora ! Tora !* et aussi *La Bataille de Midway* qui ne fit pas oublier la vraie, celle de John Ford. Dans une petite île, un Japonais et un Américain se livraient à titre personnel un grandiose *Duel dans le Pacifique* qui réveillait bien des souvenirs. Vint ensuite le temps de l'oubli, à peine troublé par *Le Bateau*, film allemand sur un U-Boot, dont le grand succès reste un sujet d'étonnement. Le cinéma français eut peu l'occasion d'exploiter héroïques (excepté *Casablanca*) et d'ailleurs il n'eut jamais la fibre maritime, ignorant pirates et loups de mer. Dans ce désert marin surmagent quelques rares et belles exceptions : *Le Crabe-tambour*, perdu dans les brumes de Terre-Neuve, et la plus récente, au titre si vaste et si poétique, *Océans* de Jacques Perrin. La mer, la mer toujours recommandée... chère à Paul Valéry.



par Philippe d'HUGUES
Historien de cinéma français

Océans un an plus tard...

Dans le riche paysage du cinéma européen, Jacques Perrin est certainement, avec des cinéastes comme Jean-Jacques Annaud ou Alain Cavalier, l'un des tout derniers explorateurs.

À une époque où la priorité financière l'emporte trop souvent sur les considérations artistiques, poussant les films vers des gabarits ayant fait leurs preuves, rares sont les cinéastes à la recherche de voies inexplorées, à la quête d'une façon différente de faire les films. Perrin fait indéniablement partie de ceux là tant il est vrai que les films dans lesquels il a joué, ceux qu'il a produit et (ou) réalisés échappent aux normes, entraînant le spectateur dans les territoires inconnus de la planète et de la narration.

Océans une aventure hors normes

Océans, on l'a déjà beaucoup lu et entendu, a véritablement été une de ces aventures hors de toute norme : 250 semaines de prises de vues, 55 lieux de tournage disséminés sur notre Terre, 400 techniciens, plongeurs, scientifiques ou marins, 250 heures d'images utiles... Et surtout, une aventure de cinq ans hors du commun pour tous ceux qui ont eu la chance d'y participer...

Après un peu plus d'un an d'exploitation, Jacques Perrin et Jacques Cluzaud, coréalisateurs du film, ont tout lieu d'être heureux : 2,8 millions de spectateurs dans les salles françaises, 10 millions de spectateurs dans le monde. Et le film continue à

arriver dans les cinémas : il vient de sortir en Finlande, atteindra les écrans australiens à la fin du mois et se prépare à une sortie chinoise. Océans poursuit également une vie intense dans les festivals, provoquant débats et discussions, et génère des aventures plus ou moins inattendues : une série atteindra les chaînes françaises en septembre, une exposition itinérante est à l'étude, un jeu vidéo également, et de nombreuses collaborations occupent les scientifiques et techniciens qui ont participé au projet...

Bien que la vie d'Océans monopolise encore une énergie considérable, la dépression qui suit la fin des grandes entreprises n'a pas manqué de pointer le bout de son nez chez Galatée, la société de Jacques Perrin. Heureusement, il y a la « Boîte ».

La boîte à rêves

Derrière le bureau de Jacques Perrin se tient une bibliothèque chargée de scénarios, de livres et de dossiers, de tout le désordre qu'on s'attend à trouver chez un producteur. Une de ces étagères, cependant, est dédiée à une boîte verte : c'est le coffre à rêves, le coffret dans lequel Jacques garde précieusement les projets qu'il caresse de mener à la vie, ses futures campagnes d'exploration. Parmi ces trésors, Jacques Perrin en a sorti trois dès la fin du tournage d'Océans.

Pirates de Somalie est un nouveau projet. Celui de raconter la piraterie au large de

la Somalie et, à travers le phénomène et ses causes, réfléchir aux liens complexes qui unissent (désunissent ?) les pauvres et les riches, les anciens et les modernes, le Sud et le Nord.



Somaliens,
l'enfant et le soldat.

C'est à travers un film de fiction que Jacques Perrin a choisi d'aborder le sujet, avec la collaboration de Laurent Gaudé et de Christophe Cheysson. À partir des romans de Patrick Marchesseau, (*Prise d'otages sur le Ponant*) et de Patrick Forestier (*Pirates et commandos*), tous trois terminant actuellement l'écriture du scénario qui servira de base à cette nouvelle aventure. Il s'agira, dans cette tradition d'engagement qui caractérise les films de Jacques, de plonger le spectateur au cœur de la tourmente afin de lui offrir différents points de vue sur la piraterie. Le tournage de cette aventure, sur mer et sur terre, est programmé pour mi-2012 avec le soutien de la Marine nationale.

par Christophe CHEYSSON
Scénariste, réalisateur, assistant réalisateur et photographe

www.oceans-lefilm.com
www.xtof36.com



La librairie maritime

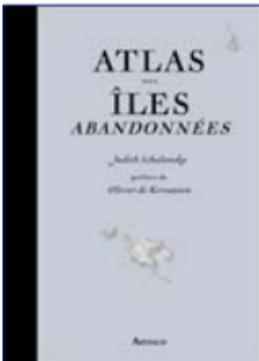
par Chantal EDEL

Atlas des îles abandonnées

par Judith Schalansky,
Présentation d'Olivier de Kersauson,
Editions Arthaud, septembre 2010.

Pour Kersauson, préfacier de l'ouvrage, l'île, comparable à un bateau immobile (ses habitats préférés), « est le paradis de la connaissance de soi », alors que pour l'auteur, Judith Schalansky, qui s'est intéressée à une cinquantaine parmi les plus éloignées, « le paradis est une île, l'enfer aussi ».

Sélection d'endroits insolites et méconnus, cet atlas - dont la présentation n'est pas sans évoquer quelque « Atlas classique » d'avant-guerre - raconte le destin de miettes de terre, qu'elles soient mythiques ou oubliées, quelque part dans l'immensité océane. Tellement éloignées des pays dont elles dépendent, la plupart d'entre elles ne peuvent pas figurer sur les cartes nationales.



L'île est un espace théâtral : « Tout ce qui s'y passe se concentre presque inévitablement en histoires », en comédies, en tragédies, où « vérité et poésie sont inséparables, car la vérité y est mise en fiction, et la fiction réalisée. »

Infemales ou paradisiaques, bien des îles inspirent autant la crainte que la fascination.

Dans la catégorie utopies et paradis terrestres, l'île Tristan

da Cunha (Atlantique Sud) est un exemple de micro-communisme vécu au XIX^e siècle par sept clans écossais, sous la férule d'un patriarche, William Glass. Le médecin allemand Friedrich Ritter pour sa part fonda, un siècle plus tard, sur Floreana (Galapagos), un ermitage pour y écarter avec sa compagne, Dore Strauch, une vie édenique dont ils feront profiter une riche et tyrannique aventurière autrichienne et ses amants venus les rejoindre. Morts et disparitions étranges mettront à mal les essais utopiques du malheureux docteur qui n'en réchappera pas. Alors qu'à la même époque, l'Américain Robert Frisbie, à Pukapuka, atoll des îles Cook (océan Pacifique), a bien du mal à s'acclimater à une comparable liberté de mœurs. Mais cette fois, l'île semble bien le domaine du bon sauvage, « paradis avant le péché ».

Exemples plus connus, mais tout aussi redoutables, l'île-exil de Sainte-Hélène fut le tombeau de Napoléon ; sur l'île Tromelin, des esclaves naufragés retrouvaient leur liberté en luttant pour leur survie ; à Pitcairn, l'île-refuge des mutins de la Bounty, leurs descendants, vivant dans un huis clos malsain, sont victimes de consanguinité.

Et tant d'autres, 50 au total, d'autant plus attractives qu'elles sont inaccessibles, au nombre desquelles l'île Juan Fernandez (Chili), théâtre du chef-d'œuvre de Daniel Defoe (*Robinson Crusoé*),

le naufragé le plus célèbre. Inspiré par l'histoire du marin écossais Alexander Selkirk qui survécut quatre ans et demi sur une île déserte, c'est le thème qui a fait le plus couler d'encre, de Jules Verne à Michel Tournier.

Theatrum orbis terrarum « théâtre du monde », est la dénomination originelle de l'atlas qui, pour l'auteur du présent ouvrage, est le meilleur guide pour voyager.

D'une rare érudition et finement illustré par la jeune Judith Schalansky, son remarquable Atlas « à l'ancienne » a reçu, en 2009, le prix du plus beau livre allemand. Et c'est bien mérité.

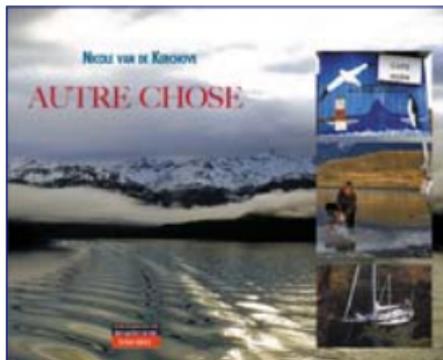
Autre Chose

de Nicole van de Kerchove,
Éditions Babouji, MDV, octobre 2010.

Nicole van de Kerchove : On se souvient de son film *Esquillo* - du nom de son bateau préféré - primé au Festival de Dijon en faisant tomber le public sous le charme de la navigatrice et de sa navigation, avec sa fille Kim, à travers les canaux de la mythique Patagonie devenue, après la Bretagne, sa terre d'élection. Et de sa présence charmante l'année suivante dans le jury du même festival.

Depuis, on attendait cet ouvrage qu'elle avait programmé longtemps à l'avance pour faire le point, avec beaucoup de tendresse, d'une vie énormément tournée vers la mer. Cette mer qu'elle découvre jeune aux côtés des plus grands, en particulier Bernard Moitessier, le maître.

Puis elle prend son essor et se lance seule ou quelque temps avec un compagnon de route, père de ses enfants. Ce qu'elle évoque au détour d'une phrase avec du recul et une grande pudeur : « Trop d'émotions, de souvenirs, de morceaux de vie éparpillés, de questions qui remontent. Trop, beaucoup trop. » Tempérament généreux, elle se consacre ensuite à une mission humanitaire avec Marins sans frontières pendant 2 ans à Haïti. Tout cela faisait déjà un beau parcours pour cette virtuose du piano - sa passion première - et de la voile, lorsqu'elle propose à sa dernière fille Kim - alors âgée de 14 ans - d'embarquer avec



elle sur *Esquilo* pour un long périple jusque'en Patagonie. À l'évidence Belle Fontaine (son joli manoir breton), ne lui suffit pas. Il lui faut reprendre la mer « pour goûter l'immense paix d'être au cœur d'éléments « fâchés » et qui ont accepté notre présence. »

Mère et fille ne sont pas déçues de ce qu'elles vivent ensemble, intensément, sereinement : « Un bout de vie qui nous a réunis en un bloc, Kim, le bateau, moi, les montagnes, la neige, le vent, les larmes de froid, de rire... Emerveillées. C'est le seul adjectif que je trouve pour traduire ce que nous ressentons. »

Des amis se relaient à bord pour partager cette belle errance sur des mers et des océans souvent difficiles à dompter. « Tant d'arrivées et de départs dans ce voyage, je me sens parfois comme une mouette qui vole d'un point à un autre. Pourquoi s'envolent-elles les mouettes ? » Comme si Nicole évoquait là son proche dernier départ... le 21 février 2008, elle meurt brusquement en terre patagonne, à la pointe sud de l'Amérique. Dans cet ouvrage testament, avec cette fraîcheur et cette spontanéité qui la définissaient si bien, Nicole entraîne le lecteur dans son sillage. « J'aime regarder le sillage, trace tangible de notre progression, de notre existence... Je souris à ma vie qui ressemble à ce sillage. »

Et de conclure avec elle sur cette phrase réconfortante et tellement adaptée à sa personnalité si attachante qu'on la croit éternelle : « Les marins ne meurent pas, ils se retrouvent derrière l'horizon. On ne les voit plus, mais ils sont toujours là. »



Libertalia, le message du piment rouge
récit par Gérard Janichon,
Éditions Gallimard.

Défi intégration, une bande de bras cassés sur la Route des épices, l'album photos.
Éditions Gallimard.

Deux ouvrages pour un seul défi, celui d'une équipe mixte composée de valides et handicapés pour relier Port-Louis du Morbihan à Port-Louis sur l'île Maurice, soit 68 jours, 22 heures, 52 minutes et 2 secondes, à bord d'un voilier monocoque de 15 m, le *Jokolla*. Un record absolu et une aventure humaine où l'on mesure, dans le savoir-vivre ensemble, tout ce qui sépare mais surtout tout ce qui unit. Piloté, encouragé, rédigé, à terre, par le célèbre navigateur du *Damien*, parrain du projet, c'est un récit vibrant, émouvant et pimenté !



Adrien de Gerlache
Quinze mois dans l'Antarctique (1898-1899)
Éditions de l'Amateur, mars 2011.

L'expédition de *Belgica* est un exemple d'exploration qui fera date dans les annales de l'histoire de la conquête des pôles. Exclusivement scientifique, elle s'inscrit en effet parmi les rares missions qui, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, ont été consacrées à l'exploration du continent antarctique, une terre longtemps inscrite « *Terra australis incognita* » sur les cartes.

Si, à l'opposé, l'Arctique avait depuis toujours suscité mille expéditions à la recherche de passages - par le Nord-Ouest ou le Nord-Est - plus rapides pour gagner l'Extrême-Orient, on se contentait plutôt, dans les parages de la mystérieuse Antarctide, de pratiquer une rentable chasse à la baleine.

Le 16 août 1897, le trois-mâts *Belgica* quitte le port d'Anvers et cingle vers la Terre de Graham, en Antarctique, but de l'expédition du baron Adrien Gerlache. Parmi l'équipage hétéroclite, les deux futurs conquérants des pôles, le contesté docteur américain Frédéric Cook pour celui du Nord, et le lieutenant de marine norvégien Roald Amundsen, grand vainqueur du pôle Sud, feront leurs premières armes. Si les résultats scientifiques sont concluants, l'expédition antarctique belge reste surtout célèbre pour la réussite d'un hivernage, le premier connu sur le continent réduit : 13 mois d'emprisonnement dans la banquise de 19 hommes affaiblis, guettés par le scorbut - auquel succomberont 2 d'entre eux - luttant pour se libérer des glaces. Elle avait aussi ouvert la voie à une exploration plus systématique du continent - ou Année Antarctique (1901-1903) - annoncée au Congrès international de géographie de Berlin de 1900, qui avait réuni les plus grandes puissances maritimes.

Illustré de gravures de l'époque, la plupart d'après les photographies de Cook, l'ouvrage édité par l'Amateur est intéressant pour son récit et ses images. Mais on regrettera, outre quelques erreurs, l'absence d'une présentation autre que les introductions d'époque du brillant géographe Elsie Reclus et du commandant Adrien de Gerlache.

Le Nil

Aux sources du mystère

présenté par Chantal Edel
Éditions Omnibus, avril 2011.

Avec des textes choisis de Richard Burton, John Speke, Samuel et Florence Baker, Verney Cameron, Henry Stanley, Alexine Tinne et David Livingstone.

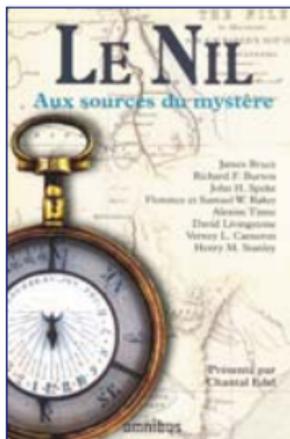
« 1^{er} novembre 1871 : Je vois le docteur, monsieur, me dit Sélim. Comme il est vieux !... J'aurais voulu l'embrasser, mais il était anglais, et je ne savais pas comment je serais accueilli. Je fis donc ce que m'inspirait la courtoisie et le faux orgueil : j'approchai d'un pas déli-béré, et dis en ôtant mon chapeau :
- Le docteur Livingstone, je présume ? »

Il s'agit là de la célèbre rencontre entre les deux plus grands explorateurs de l'Afrique : Livingstone, un humaniste solitaire et charismatique, héros magnifié mais modeste ; et Stanley, un grand reporter à sensation, roulettabille de l'exploration, surnommé « Briseur de rocs ». Un des moments forts de l'ouvrage consacré à la longue errance des aventuriers partis, au XIX^e siècle, à la quête du Nil. Britanniques pour la plupart, leurs expéditions respectaient la volonté de Sa Majesté la reine Victoria d'abolir l'esclavage en Afrique certes, mais surtout d'asseoir la suprématie de l'Angleterre sur la partie orientale du continent, zone clef de la route des Indes - dont elle était l'impératrice. Il était en plus évident que la nationalité de celui qui découvrirait les sources fameuses, désignerait la super puissance mondiale. Car c'était l'énigme géographique la plus importante depuis l'Antiquité qu'Hérodote, Néron, César... cherchaient à résoudre. Ptolémée, en représentant dans sa cosmographie de l'Afrique, d'après des récits

anciens, quatre lacs de part et d'autre de l'équateur donnant naissance au Nil, au pied de montagnes couronnées de neige, les monts de la Lune, sera au II^{ème} siècle proche de la vérité.

Vont pourtant s'écouler les siècles sans que ne cesse de croître le nombre de ceux qui se passionnent, au risque d'y perdre la vie, pour l'origine du fleuve sacré où les Egyptiens situaient le Paradis. Marche à travers la savane vibrante de soleil, rencontre avec les chefs africains et les trafiquants d'esclaves, échos de la brousse grouillante de bêtes fauves et de multitudes de petites bestioles, fièvres pernicleuses, attaques sournoises... repoussant les limites de l'inconnu, la progression des explorateurs est pour le moins ahurissante. À commencer par James Bruce, pseudo découvreur des sources du Nil - en réalité Bleu - qui fut taxé d'affabulation. Suivent dans l'ordre chronologique, Burton et Speke qui révélèrent l'existence des lacs Tanganyika et Victoria, puis Baker, celle du lac Albert. Cameron, en prouvant scientifiquement que le Tanganyika n'est pas nourricier du Nil mais du Congo, est le premier explorateur à traverser d'est en ouest le continent africain. Enfin Stanley, « sauveur » de Livingstone, va parfaire ces découvertes en ajoutant celle des monts de la Lune (Ruwendzori) et celle du Congo qu'il est le premier Européen à descendre jusqu'à son embouchure. Sans oublier deux belles « aventurières en crinoline » qui, compagne (Florence Baker) ou meneuse (Alexine Tinne) d'expédition, feront preuve d'un rare sang froid.

Rien ne rebute les entêtés du Nil. On peut en lire la liste depuis Eratosthène jusqu'à Kandt, en passant par Speke, Stanley et les autres, sur une plaque fixée au Burundi, en 1938, par le Dr. Burkhardt



Waldecker, en tête d'une de ses nombreuses sources. Mais aussi l'énumération des rus puis rivières et lacs formant le grand Fleuve.

Qu'on ne s'y trompe pas, malgré les spectaculaires découvertes présentées dans cette anthologie, le secret des sources du Nil n'est en réalité pas totalement dévoilé : c'est le propre des fleuves mythiques, se succèdent et se succéderont continuellement de nouvelles recherches annonçant une résurgence, plus méridionale ou plus septentrionale - ainsi que d'autres controverses. Issues des neiges éternelles, dégringolant en rigoles de l'épine dorsale Ruwendzori-Virunga, les origines de cette hydre à cent têtes sont multiples. Mais la découverte de l'Autre, de l'ailleurs qu'elles ont générée est, elle, unique. Oui, chercher les sources du Nil, c'est découvrir l'Afrique.

L'Aventure de Tara Tari

de Corentin de Chatelperron

Édition La Découverte,
Prix littéraire Bernard Moitessier 2011.

Un jeune homme de vingt-six ans, sans notion de navigation, en solitaire à la voile ; un bateau construit en six mois avec de la fibre de jute et des matériaux de récupération pour l'essentiel ; quatorze mille kilomètres (huit mille milles) du Bangladesh à la France à travers l'océan Indien, la mer

Rouge, le canal de Suez, la Méditerranée ; six mois de navigation des rives du Gange vers La Ciotat en passant par les golfes du Bengale et d'Aden, des zones réputées pour les attaques de pirates : voici un extrait de l'aventure fabuleuse de Tara Tari et de Corentin.

« Dhaka, 27 juin 2009
Où tout démarre, dans une Coccinelle.





La petite Coccinelle slalome dans l'artère bondée qui relie l'ouest de Dhaka au reste du monde. Yves Marre est au volant, moi à côté, concentré sur ce que je vais lui annoncer : « Yves ? »

C'est le moment que j'ai choisi pour lui parler du projet. Cela fait des semaines que je laisse mûrir l'idée dans un coin de ma tête, entre traverser la Papouasie avec un couteau suisse et survivre six mois comme à l'âge de pierre dans la vallée du rift. Mais cette idée-là est vite devenue prioritaire tant elle correspond à mes convictions, tant elle porte un intérêt ambitieux. Je ne pense plus qu'à elle.

Je me suis aperçu que pour ce genre d'idée, il faut bien choisir la première personne à qui l'on en parle. Sinon, on risque de vous casser l'élan en vous disant : La Papouasie, t'es malade, ils sont cannibales les Papous, tu vas te faire bouffer, ou bien : Tu connais l'espérance de vie d'un homme de l'âge de pierre ? C'est pire que jouer au Scrabble sur l'autoroute. Yves est la personne idéale. Impossible d'estimer son âge, mais cela n'a pas d'importance car malgré ses cheveux blancs son esprit ne vieillit pas. Ultra dynamique, créatif et ambitieux, sa vie est remplie de projets fous. C'est sûr, il ne sera pas du genre à commencer par me demander si je sais naviguer.

— Je peux te parler d'un projet ?

— Vas-y.

— J'aimerais faire au chantier le premier bateau en Jute, et rentrer avec en France à la voile.

— Ah, intéressant !

— Je pense que ça pourrait permettre de

trouver de l'argent pour continuer les recherches sur le jute...

— Comme Bombard qui a prouvé que son radeau était sérieux en se laissant dériver pendant plusieurs mois ?

— Exactement. Je pense que c'est le meilleur dossier que je puisse réaliser pour trouver des partenaires.

Yves mène toujours la Coccinelle entre les nids de poule, les poules, boucs, rickshaws*, enfants et balles de criquet, mais il est absorbé par autre chose. Il réfléchit déjà à mon itinéraire !

— Viens ce soir à la maison, on va regarder les pilot charts.

— Les quoi ?

— Les statistiques de vent.

— Cool, alors t'es dac pour me donner un coup de main ?

— Bien sûr. Et je serai peut-être même tenté de faire un bout de la route avec toi ». La Coccinelle se gare sur la pelouse du chantier. Youhou, c'est parti !

Le soir même je suis chez Yves.

Confortablement enfoncés dans un canapé, un verre de whisky à la main, et un air de musique classique aux oreilles, nous rêvons devant les cartes.

Je remue ses souvenirs décantés par les années passées au Bangladesh.

Yves a une bonne expérience de la mer. Il a traversé trois fois l'Atlantique et surtout, il a rejoint le Bangladesh en péniche depuis la France ! C'est cette péniche qu'il a transformée en hôpital flottant. C'était le point de départ de l'association Friendship qu'il a créé avec sa femme Runa, il y a quinze ans.

Nous parcourons sur la carte la route qu'il a prise pendant ce périple : la Méditerranée dans la longueur, le canal de Suez, la mer Rouge dans la hauteur, l'entonnoir du golfe d'Aden, la traversée de l'océan Indien en ligne droite, le Eight Degree Channel au nord des Maldives, le cap Comorin au sud de l'Inde et enfin le golfe du Bengale. Douze mille kilomètres ! Ça me donne le vertige.

Le niveau de whisky descend dans la bouteille à mesure qu'il déroule ses anecdotes. Il m'explique comment on calcule les distances en mer. La terre est divisée en quatre-vingt-dix degrés de part et d'autre de l'équateur. Chaque degré est divisé en soixante minutes. Une minute c'est un mille nautique. Ça fait un kilomètre huit. Et un nœud, c'est un mille nautique par heure.

On se lance dans des calculs. Yves et sa péniche ont mis seulement trois mois pour parcourir sept mille milles. Mais, avec un petit voilier mon expédition en prendra au moins cinq ou six.

Il me déchiffre les petits symboles des pilot charts. Selon ces statistiques météo, la meilleure époque pour partir est début janvier. Je fixe la date limite au 15 février. Après, la mousson s'inversera dans l'océan Indien, et les vents de la mer Rouge deviendront trop violents.

Nous sommes fin juin, ça ne me laisse pas beaucoup de temps pour préparer l'expédition ! »

<http://tara-tari.blogspot.com>

Arnaud d'Aunay expose au Kursaal

Quand il ne baroude pas, couleurs et carnets en main, des zones tropicales aux zones polaires, Arnaud d'Aunay expose ses toiles et ses aquarelles. Il a publié une quinzaine d'ouvrages dont les six derniers chez Gallimard. Parmi ceux-là, cinq carnets de voyage remarquables, *Les Indes françaises, Pondichéry, Chandernagor, Yanaon, Karikal et Mahé* en 2000 et 2009, *Vézelay, colline d'éternité* en 2002, *Au fil du Mékong, de Saïgon à Angkor* en 2004, *Napoléon, empereur des îles, empereur d'exil* en 2006, *Vauban, génie maritime*, Prix Acoram de la Marine nationale, en 2007, et un album hors série *Escales d'artistes, de Dieppe à Saint-Valéry-en-Caux*, avec Solange Louvet en 2004.

Vauban, génie maritime

Collection Carnet de voyages, Éd. Gallimard Loisirs 2007.

Vauban, le protecteur de toutes nos frontières terrestres, aura marqué de son empreinte le siècle de Louis XIV. Mais le commissaire général des fortifications se passionnera aussi pour la mer et la défense des côtes et des îles. De cap en cap, « côté terre comme côté mer », rien n'échappe à l'homme de guerre devenu homme de mer. Il « rôdait la côte », il « y trouvait des trésors cachés », pour y édifier ici une citadelle et une ville nouvelle, là un port et son arsenal, ailleurs un fort à la mer. Sur plus de 3 000 kilomètres de côtes, de Dunkerque à Antibes, s'éle-

vent d'imposantes constructions, preuves du génie de Vauban. Arnaud d'Aunay nous entraîne avec son œil d'artiste sur les traces de son aïeul, l'infatigable gentilhomme du Morvan.

www.arnaud-daunay.com



Vauban, le barrien du Morvan, l'aventure est sur les mers et même par-delà les océans.



Vauban par Bartholdi à Avalon (statue de 1873).



Mettre les voiles : début de toute aventure...



Marine de la Royale, plaisanciers et pêcheurs par petit temps dans l'Atlantique nord.



La Duchesse Anne



La Roche Jacquelin



Saint Rogatien



Tourville

Le grand large

Dans le vent des grands voiliers de commerce

Retracer l'histoire des grands navires à voiles de commerce, c'est certes faire revivre la voie grondante du cap Horn, c'est aussi rappeler la spécificité de ces voyages au bout du monde.

Ressusciter les hommes et les quelques épouses qui les ont accompagnés, leurs enfants, parfois nés à bord, témoignent aujourd'hui de ces vies passées sur le dos des déferlantes. C'est aussi évoquer la férocité conjuguée des mers, des vents et des frets dont la densité avait souvent justifié des renforts de structure, l'aménagement des ponts, des répartitions de charge, des précautions particulières.

Par leur dispersion au long de plus de mille kilomètres d'un lagon incomparable, les wharfs de mines de nickel isolées par terre comme par mer, n'ont pas donné à la Nouvelle Calédonie sa véritable place dans l'iconographie marine. Plus d'une centaine de trois, quatre, voire cinq mâts avec *France II*, le plus grand voilier de tous les temps, sont venus trente années durant se charger en chrome et en nickel à l'une de ces mines surplombant le récif. Ce fut tout d'abord pour l'accessoire, en l'occurrence l'orfèvrerie de la Maison Christofle dont le prince Napoléon avait fait le fournisseur des banquets de la République bourgeoise ; ce fut ensuite pour de plus grandes activités, en particulier la frappe des monnaies et l'armement dont se firent les affrètements de nickel dans les années précédant le premier conflit mondial.

De 1914 à 1918, bravant les voiliers corsaires et les sous-marins de la marine impériale de Guillaume II, les équipages cap-horniers français assurèrent la ligne du nickel vers la France et l'Angleterre, payant un lourd tribut à une guerre dont ils ne se relèveraient pas, la vapeur ayant acquis entre temps sa maturité sur mer. Le dernier corsaire du XX^e siècle, le comte Félix von Luckner et son fameux voilier *Seeadler* furent de leurs prédateurs.

Mais le nickel ne fut pas le seul trésor : le blé, le nitrate de soude, le guano, le pin d'Orégon, le charbon, la laine, les peaux... furent aussi dans les cales de ces géants des mers, et marquent les différentes étapes de ce tour du monde unique et si singulier.

Nantes, Rouen, Dunkerque, Bristol, Glasgow, Liverpool, Valparaiso, San Francisco, Seattle, Tacoma, Akodate, Nouméa, Sydney, Hobart, Le Cap...

forment une liste de certains des lieux parfois insolites et fascinants de cette histoire.

Depuis plus de dix ans, avec la précieuse collaboration de Pascal Goachet, historien et spécialiste de cette page maritime, je travaille à la production et la réalisation d'une série inédite de six films documentaires de cinquante deux minutes.

Parce que ces armateurs du grand large étaient mes ancêtres...

Parce que leurs équipages et capitaines au long cours nous ont laissé leurs livres de bord, leur correspondance, leurs journaux intimes parfois, et autres récits consignés au retour de leurs périples insensés...

Parce que treize de ces grands trois-mâts furent le théâtre d'incroyables aventures.

Notre objectif

- Créer une encyclopédie vivante qui met en scène cette page unique, trop méconnue et parfois oubliée de la marine à voile française de commerce,
- rendre hommage à tous ces marins extraordinaires qui ont osé défilier et affronter les mers les plus dangereuses, les latitudes les plus sombres et les 3 caps les plus meurtriers, seulement pour vivre.
- démontrer que l'univers de nombreuses grandes entreprises prestigieuses rassemble sur ce sujet un trésor de richesses culturelles, inexploité et fascinant.

La route légendaire de ces grands navires, qui passe par les trois caps, est notre fil conducteur. Les chantiers qui les ont vus naître, les ports qui les ont vus passer, les îles et les baies qui les ont abrités, les phares et les sémaphores qui les ont secourus, etc. Tous jalonnent ce voyage autour du monde et seront nos escales. Ces seigneurs de la mer nous embarquent à la rencontre de personnages, de décors et d'aventures incomparables et d'une extraordinaire abondance.

par Yves BOURGEOIS
Illustrateur
et Pascal GOACHET

L'Oiseau blanc

Des révélations sur nos dernières découvertes !

L'Oiseau blanc est l'avion mythique de Charles Nungesser et de François Coll, qui tenta la première liaison aérienne Paris-New York, les 8 et 9 mai 1927.

Ayant dû, pendant la nuit du 8 au 9 mai 1927, contourner une dépression sévère sur Terre-Neuve, les deux aviateurs ont certainement voulu amerrir à court d'essence, devant Saint-Pierre, seul port pouvant les accueillir, mais une nappe de brouillard intense les empêcha de réaliser un amerrissage correct et l'avion a dû se disloquer en se posant sur une eau à 2°C. Les aviateurs ont appelé au secours. Seul un pêcheur de Saint-Pierre, au mouillage sur les hauts fonds des grappins, Pierre-Marie Lechevallier, les aurait entendus dans ce « calme blanc ». Il ne voyait rien, il a cherché mais en vain. En quelques minutes, l'avion a sombré, entraînant dans cette eau glacée nos deux héros qui venaient de réaliser une grande première mondiale... Et c'est précisément cet exploit que nous voulons remettre en pleine lumière !

Des recherches doubles

En octobre et novembre dernier, je décidais d'aller consulter les archives des coast-guards dans les archives officielles du Gouvernement américain à Washington. En effet, dès 2008, je donnais deux orientations à mes recherches.

Sur le terrain (ou plus exactement sous l'eau) : à Saint-Pierre, avec des plongeurs, un sonar et un magnétomètre, en mai 2009 et mai 2010. Nos objectifs étant de trouver le bloc moteur et aussi retrouver les traces du *Ravenel*, le chalutier de Saint-Pierre qui a sombré en 1962 dans les mêmes parages : un contrat moral que nous avons fait avec l'Archipel.

Dans les archives : ayant trouvé en 2009 dans les archives d'Aix-en-Provence, où sont basés les documents des Territoires d'Outre-Mer, une lettre d'un patron-pêcheur de Saint-Pierre datée de juillet 1927, adressée au gouverneur, monsieur Bentsch, se plaignant « des risques de collision avec plusieurs coast-guards américains dans les eaux territoriales françaises, dans le brouillard, coupant leurs lignes, etc. » À la fin de sa lettre, il indique les noms de ces cinq ou six navires !

En octobre 2010, je décidais de passer cinq jours aux Archives officielles du Gouvernement à Washington et cinq jours sur les côtes de la presqu'île de Burin à Terre-Neuve puis de consulter les archives de Saint-John. Mes recherches étaient précises, les livres de bord étaient là, en bon état, très émouvants ! Je souhaitais également consulter plus à fond le livre de bord de ce fameux *Patrol Ice-Cutter Modoc* que je soupçonnais depuis deux ans... Et puis, dans une boîte sur la correspondance entre coast-guards,



je tombe par hasard sur la copie d'un télégramme, « qui n'aurait pas dû être là », me confirme l'archiviste très étonné par ma découverte !

Ce télégramme inouï est clair : il est signé d'un certain Rasmussen, commandant des coast-guards, qui se trouve en mer à la verticale de Boston en août 1927, « à côté d'une épave flottante qui est constituée d'une paire d'ailes blanches, sans concrétion », et il rajoute à ses supérieurs : « Nous suggérons à notre commandement que nous sommes sans doute à côté des ailes de l'avion de Nungesser et Coll, que devons nous faire ? » J'avais entre les mains la preuve - quasi formelle - que les coast-guards avaient bien trouvé un morceau important de *L'Oiseau blanc* !

Victimes du mauvais temps

Plus tard je trouvais d'autres documents précisant que les CG (Coast-guards) 230, 231, et 290 étaient sur les lieux et avaient embarqué des morceaux d'ailes ! Et encore d'autres trouvailles : les échanges de télégrammes (ambigus) d'un certain Hamilton Fish Jr, Congressman de New-York, sponsor du *Bellanca « Columbia »*, concurrent très direct de *L'Oiseau blanc*, qui était prêt à franchir l'Atlantique dès le 4 mai, mais bloqué par le mauvais temps, avec l'Amiral Billard commandant la flotte des

Charles Nungesser : « La sentinelle de Dunkerque ! »

Charles Nungesser, qui a vécu toute son enfance à Valenciennes, a pratiquement débuté sa carrière de pilote militaire à Dunkerque. Il a obtenu son brevet le 2 mars, il fut affecté le 28 mars 1915 à l'escadrille VB106 basée à Dunkerque-St-Pol-sur-Mer, qu'il rejoint sur son Voisin N°537 le 8 avril 1915. Il effectua plusieurs missions de bombardement sur les entrepôts et gares des villes du Nord occupées et sur la Belgique, récoltant des éclats de la DCA allemande. Puis il fut affecté sur les lignes du front sur Verdun. Le 26 mars 1917, il est à nouveau affecté à Dunkerque où est basée l'Aviation maritime. Nungesser reste fidèle à son Nieuport 24, et il chasse les bombardiers allemands. Attaquant la ville de Jean Bart, il abat le 16 août 1917 un redoutable Gotha après deux heures de combat, c'est sa 30^e victoire. La ville reconnaissante lui remet une plaqueet d'or gravée, et le maire avec ses échevins lui donne le titre de « Sentinelle de Dunkerque ». Il quitte Dunkerque le 12 septembre 1917 pour devenir plus tard l'As des As avec 47 victoires homologuées et 50 non officielles !



coast-guards, donnant directement des ordres par radio, de son bureau de New York au Modoc en veille à la pointe sud de Terre-Neuve, le 9 mai 1927 vers 11h du matin, point que survola sans doute L'Oiseau blanc ! Par la suite, curieusement, il y a des messages codés puis plus d'écrit, on voit sur les télégrammes des coast-guards concernant la recherches de nos pilotes et de L'Oiseau blanc la consigne : « Voice order »... et cela pendant au moins trois mois, de Terre-Neuve à Boston ! Cela confirmait mes impressions, il y avait sans doute eu une « bavure », il fallait faire disparaître les preuves et aussi activer les hypothèses en France et dire : « ils sont bien tombés dans la Manche ! »... Ou dans les forêts du Maine ? En clair, il y aurait eu de la « désinformation » et on aurait « étouffé » l'affaire !

L'enquête continue

Nous avons aussi d'autres pistes sur les côtes du Maine, entre autres pour un éventuel tableau de bord trouvé dans une ligne de casiers à homards et sur des pièces métalliques envoyées du Maine par le Consulat de France au ministère des Affaires étrangères à Paris, en 1962. D'autres pistes encore confidentielles sont en cours d'exploration, et toujours



ce bloc moteur qui doit être près des hauts fonds des grappins à Saint-Pierre ! Nous approchons du but, c'est une vraie enquête de police passionnante, menée par un inspecteur-amateur, aviateur et marin ! Erik Lindbergh, petit-fils de Charles, nous a félicités récemment et nous propose déjà son aide ! Dans le fond, nous ne faisons que répondre à la première question que Charles posa, venant juste d'atterrir avec son *Spirit of Saint Louis* au Bourget, le 21 mai 1927, après son vol historique : « A t-on des nouvelles de Nungesser et Coll ? » Et bien oui, 84 ans après, nous pouvons lui répondre « qu'ils ont bien réussi leur traversée, mais qu'ils

se sont abîmés en amerrissant et qu'ils ont dû se noyer en touchant au but, juste devant Saint-Pierre, des coast-guards ont même repêché des morceaux d'ailes de L'Oiseau blanc ! »

Nous continuons de plus belle nos investigations, nous proposons à notre Gouvernement de baptiser l'aéroport de Saint-Pierre « Aéroport Nungesser et Coll », et allons remettre à leur juste place nos héros de l'Atlantique !

par Bernard DECRÉ
Président de l'association « La Recherche de L'Oiseau blanc »
Membre de La Galiléie européenne du rail

<http://loiseau blanc.over-blog.com>



Dunkerque

Un grand port cap-hornier

Pourquoi, à la fin du XV^e siècle, vouloir passer le cap Horn, un des endroits les plus inhospitaliers de la Terre ? À cause des épices. C'est en Extrême-Orient qu'on les trouve et leur commerce est lucratif. Deux puissances maritimes, l'Espagne et le Portugal, décident de les faire venir par la mer jusque'en Occident et d'en contrôler le marché.

En 1487, le Portugais Bartolomé Diaz, atteint l'archipel des Moluques en contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Il obtient, pour son pays, le monopole de l'exploitation de cette route vers l'est du monde. En 1492, Christophe Colomb conduit une expédition pour le compte de l'Espagne vers l'ouest. Il n'atterrit pas aux « Indes », mais aux Antilles. Les Espagnols pénètrent ensuite le continent américain, du Mexique jusqu'à la Terre de Feu, s'arrogeant le monopole du commerce avec les pays qu'ils colonisent. Et grâce à l'étréitesse de l'isthme de Panamá, ils accèdent au Pacifique par voie terrestre.

Trente ans plus tard, en 1520, Magellan trouve un accès au Pacifique au sud des Amériques, par le détroit qui portera son nom. Ses voiliers sont les premiers navires marchands à avoir effectué un tour du monde. Ce n'est qu'un siècle plus tard, en 1616, que des Hollandais, Schouten et Lemaire, passent dans le Pacifique en mer libre, par le vaste détroit de Drake ; ils donnent le nom de leur



Le quatre-mâts Antonin sous la neige au cap Horn.

petite ville, Hoorn, à la pointe la plus sud qu'ils contournent. Le cap Horn est à 56° de latitude sud.

Les voyages peuvent durer deux ans et bien plus

Cependant, il faut attendre deux siècles pour que des voiliers marchands français passent en nombre ce cap. La route est difficile, certes, mais surtout ce n'est qu'après que les pays riverains du Pacifique se seront libérés de la tutelle espagnole, vers 1820, que le commerce pourra se développer librement. La découverte de l'or en Californie, en 1848, donne une forte impulsion au trafic sur la route du Horn. Les voiliers marchands l'emprunteront pendant plus d'un siècle. Dans les premiers temps, les navires sont

des trois-mâts en bois : 50 mètres de long au maximum, ils portent moins de 1000 tonnes de charge et sont armés par une quinzaine d'hommes. Ils passent le cap Horn à l'aller et au retour. Les voyages peuvent durer deux ans et bien plus, car les voiliers visitent de nombreux ports où ils chargent et déchargent des marchandises, depuis le Chili jusqu'à la frontière canadienne.

Ces voiliers apportent d'Europe des cargaisons diverses, du sel, du vin et des produits manufacturés. Ils remportent du bois, du blé, des métaux, et du guano. Les réserves de cet engrais, dont le commerce est prospère, s'épuisent dans les années 1870.

Le cap Horn, passage obligé des navires vers le Pacifique

La conjonction de trois facteurs va décider de l'avenir commercial de la route du Horn, passage obligé des navires à destination du Pacifique. Le premier est l'existence d'immenses gisements de nitrate sur les hauts plateaux andins, dans le désert d'Atacama au nord du Chili. Le nitrate est un engrais qui remplace le guano, c'est aussi un composant indispensable des poudres explosives. D'autre part, l'économie des pays de la côte ouest des Amériques est florissante. Ces pays ont besoin de tout pour développer leur industrie et leurs transports, de combustible en particulier. Le charbon va remplacer le bois. Or, seule la Grande-Bretagne en exporte à l'époque. Enfin, la construction navale s'est transformée. Les coques des bateaux sont maintenant en métal, matériau beaucoup moins fragile que le bois et plus approprié au transport de pondéreux.

Deux armements cap-horniers dunkerquois

Antoine Dominique Bordes, établi au Chili en 1835, fonde une compagnie maritime à Valparaiso en 1848. Après le guano des îles péruviennes, il importe surtout en France du nitrate chilien. En 1874, il crée une agence à Dunkerque, l'agriculture dans les vastes plaines de la région nécessitant de grandes quantités d'engrais. Le port de Dunkerque est à cette époque en pleine croissance, les cinq darses du port est seront construites entre 1882 et 1916 et la construction navale y voit le jour en 1889. Les voiliers Bordes se rendant au Chili emportent du charbon que seule produit alors de façon intensive la Grande-Bretagne... voisine de Dunkerque. C'est donc cette ville que Bordes choisit comme port d'attache pour ses navires. Plusieurs voiliers y seront même construits. À partir de 1887, Guillaume Le Querhic y dirige la compagnie A. D. Bordes et Fils qui est le plus grand armement au monde de voiliers de charge jusqu'à la veille de la Grande Guerre. Les 45 voiliers, répartis en 17 trois-mâts et 28 quatre-mâts, peuvent emporter plus de 150 000 tonnes de charge.

Une autre compagnie voit le jour en 1900, Les Voiliers Dunkerquois. Elle armera neuf trois-mâts qui transporteront du pétrole en caisses, du minéral de nickel de Nouvelle-Calédonie, du blé d'Oregon, etc.



Trois voiliers en construction aux Chantiers de France à Dunkerque en 1902, un quatrième vient d'être lancé.

Dès 1880, des compagnies françaises vont armer et construire une importante flotte de voiliers de charge en acier. Venant d'Europe, ils transporteront du charbon, du ciment et différents produits industriels ; le retour est assuré par des pondéreux également : nitrate du Chili, céréales d'Australie et de Californie, bois d'Oregon et du Puget Sound, minéral de nickel que l'on vient de découvrir en Nouvelle-Calédonie, etc. Il n'y a pas, à l'époque, « d'alternative vapeur » pour ces pondéreux, ce serait un moyen de transport prohibitif, il est réservé aux frets élevés.

En 1893, le gouvernement français encourage le transport maritime avec des primes. Nombre de voiliers de charge sortent des chantiers navals. Ce sont pour beaucoup des trois-mâts. Il y a aussi des quatre-mâts : près de 100 mètres de

long et 15 mètres de large, des mâts qui culminent à 50 mètres au-dessus du pont et portent 4 000 mètres carrés de voiles ; ils transportent de 3 500 à 5 000 tonnes de charge. Il y aura même deux cinq-mâts. Les équipages sont en moyenne de 25 hommes sur les trois-mâts, 35 sur les quatre-mâts. Les ports d'armement sont Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, La Pallice, La Rochelle, Bordeaux et Marseille.

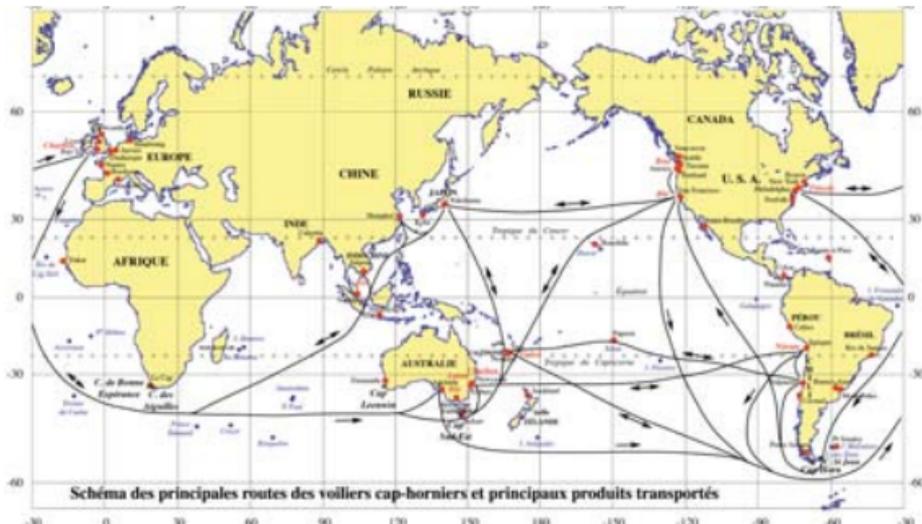
À bord, un équilibre précaire

Les voyages durent de huit mois à deux ans ou plus. Afin d'éviter les rixes éventuelles à terre, les matelots n'ont pas le droit de débarquer. La vie à bord est une succession de longs huits clos. Le mouvement perpétuel du voilier, la mer, le vent et les températures extrêmes qu'il subit le fragilisent en permanence. Quand on

n'est pas à la manœuvre, on travaille donc à l'entretien. L'activité constante et les rapports très hiérarchisés maintiennent à bord un équilibre... parfois précaire.

L'équipage est divisé en deux bordées alternativement requises pour la manœuvre, mais tout le monde est sur le pont quand le mauvais temps l'impose. La solidarité n'est pas un vain mot, ni même une vertu, c'est une nécessité de la vie. Elle est indispensable au cap-hornier, comme le courage et la ténacité, car ces voiliers sillonnent toutes les mers du globe quelle que soit la saison et donc quelles que soient les conditions de navigation. Ils passent sans cesse du plus chaud au plus froid, du calme à la mer déchaînée.

Que dire des tempêtes meurtrières de la Manche ou du golfe de Gascogne ? Que dire des ouragans dévastateurs, les « pamperos » qui dévalent des Andes à travers la Patagonie ? Que dire des quarantièmes





Le quatre-mâts Alexandre de la Cie Bordès, C^e Eugène Lebreton, arraisonné par un hoch-boatin allemand.

rugissants qui sont le quotidien des voiliers navigant dans la partie australe de l'océan Indien, depuis le cap de Bonne-Espérance jusqu'au sud de la Tasmanie ? Que dire enfin du cap Horn que tous redoutent, ce passage entre les continents américain et antarctique où le vent peut à tout moment creuser la mer et soulever des vagues gigantesques, où la nuit et le brouillard peuvent cacher des icebergs qui dérivent ? En août 1914 survient la guerre. Leur flotte de surface ayant subi de sérieux revers, les Allemands mettent en œuvre des armes nouvelles, les sous-marins. L'interception d'un voilier se passe à chaque fois de la même façon : les Français sont sommés d'abandonner leur navire qui est coulé après avoir été pillé. C'est à bord de baleinières que les

G. Le Querhéc, capitaine d'armement de la Maison Bordès à Dunkerque, en famille dans les dunes.



naufragés rejoignent la terre, s'ils le peuvent. Il en est encore ainsi en 1916.

La fin des cap-horniers

Mais au début de 1917, les Allemands lancent une vaste offensive. Les voiliers sont, à la hâte, équipés de deux canons pour leur défense et de la radio. Mais lourdement chargés, ils ne sont pas manœuvrants devant les sous-marins. Et ce n'est maintenant qu'après un combat tout à fait inégal que les survivants sont évacués, entassés dans les baleinières qui n'ont pas été détruites. La moitié de la flotte des voiliers de charge cap-horniers français est envoyée par le fond. Les voiliers rescapés sont confiés aux États-Unis entrés dans la guerre en avril de cette

année. Ils ne reviendront en France qu'après la cessation des combats.

À l'issue de cette guerre, le nombre de navires en service est trop grand. Dès 1921, le fret s'effondre, c'est la crise ; les voiliers en sont les premières victimes. C'est avec des vapeurs que se fera dorénavant le transport de pondéreux. Les progrès techniques dont ils ont bénéficié et l'ouverture du canal de Panamá, en août 1914, les ont rendus plus avantageux que les voiliers. Les derniers cap-horniers français rentrent en 1925... à Dunkerque, d'où ils partiront pour la démolition.

par Brigitte et Yvonnick LE COAT

Scientifiques au CNRS et à l'Université, auteurs de Cap-Horniers français, Tome 1 (Éditions Le Chasse-Marée Ouest-France) et Cap Horn, une vie un mythe (Éditions Pascal Galodé)



L'équipage du trois-mâts L'Hermite des Voiliers Dunkerquois à San Francisco en 1906.

La grande pêche de la morue « à Islande »

En 1763, encouragés par le pouvoir royal qui souhaite mettre fin aux importations de morues en provenance des Pays-Bas, les armateurs dunkerquois s'investissent dans la grande pêche à Islande (on dit « à Islande » plutôt « qu'en Islande » car les marins restent à distance des côtes sans pénétrer dans le pays). Ils adoptent et adaptent les méthodes des Hollandais : types de navires, méthodes de pêche, procédé de conservation du poisson, et système de rémunération des équipages. Tous ces éléments sont mis au point durant la deuxième moitié du XVIII^e siècle et perdurent, sous de grands changements, pendant tout le XIX^e siècle.

Pêcher du bord, à la ligne individuelle, le bateau en dérive.

Contrairement à ce qui se pratique sur les bancs de Terre-Neuve, les « Islandais » ne vont pas, sur des doris, rendre leurs lignes de fonds autour du navire. À Islande, le bateau se met en dérive, travers au vent, et les pêcheurs s'alignent le long du plat bord, protégés par un tablier de grosse toile enduit d'huile de lin et les mains emmitouffées dans des mitaines de feutre. Ils impriment un mouvement de bas en haut à leur ligne à mains longues de 40 à 240 mètres ; un plomb et deux hameçons sont attachés à l'extrémité de celle-ci. Lorsque la morue est ferrée, ils la remon-

tent à bord. Si le bateau a la chance d'être sur une zone poissonneuse, la pêche peut durer vingt heures sans aucun repos. La pêche terminée, le travail ne cesse pas pour autant. Il faut « parer » la morue, c'est-à-dire en assurer la conservation en lui faisant subir un certain nombre d'opérations.

« Pacquage et repaquage ».

Les Dunkerquois ne mettent pas le poisson directement en cale saupoudré de sel mais le conservent dans des tonneaux appelés « tonnes ». Ils ouvrent le poisson de l'anus à la tête, le vident puis lui ôtent la tête et l'arrête centrale. Pour mieux le stocker dans les « tonnes », ils transforment le poisson rond qu'est la morue en un poisson plat. Celui-ci est, ensuite, abondamment nettoyé à la brosse et à l'eau de mer, aucune trace de sang ne doit subsister sur la chair car celle-ci risque alors de se corroder et d'être impropre à la vente. Le poisson est enfin disposé à plat et en rond dans une tonne. Il porte alors le nom de « morue pacquée ». Chaque couche de poissons est séparée de la précédente par une quantité très précise de sel portugais. Après quelques jours, la tonne est « dépotée » (vidée), chaque morue est relavée et remise en place. Cette dernière manipulation s'appelle le « repaquage ». À l'arrivée à Dunkerque, tous les poissons font l'objet d'un ultime nettoyage puis, à nouveau « repaqués » avant d'être acheminés vers les centres de consommation. La morue dunkerquoise



Pêcheur dunkerquois tenant sa ligne de pêche.

est un produit spécifique très apprécié sur le marché parisien car sa chair qui est restée en saumure, demeure souple au contraire de celle de la morue salée-séchée.

La goélette à hunier.

Dès 1766, la flottille dunkerquoise dépasse les cinquante unités pour culminer, en 1782, à 86 navires. La Révolution met un point d'arrêt brutal à cette industrie. À la Restauration, la reprise est lente mais progressivement les chantiers renouvellent les lourds dogres, hérités des Hollandais, par un nouveau type de navire. La goélette à hunier n'est évidemment pas une invention dunkerquoise mais il faut mettre au crédit des constructeurs de ce port d'avoir perfectionné le type devenu le navire emblématique de la pêche à Islande. Dans les années 1860-1880, plus de dix nouvelles goélettes sont construites chaque année et constituent l'essentiel de la flotte. D'une longueur moyenne de 25 à 27 mètres, ce ne sont pas de grands navires, mais leur forme de coque et le fractionnement de leur gréement sont parfaitement adaptés à la pêche en dérive. La robustesse de leur construction leur assure, sauf fortune de mer, une longévité souvent supérieure à 25 ans. Elles sont détrônées, à la fin du XIX^e siècle par les dundées qui s'apparentent à de grands ketchs moins coûteux à construire. Pendant très longtemps, une partie de la flottille est constituée de lougres qui ne



Goélette Léona construite à Dunkerque en 1879 ; perdue corps et biens dans le sud-est de l'Islande en 1892. En arrière-plan, un lougre.



Équipage dunkerquois au repos dans une baie d'Islande.

dépassent pas 15 à 16 mètres mais ceux-ci disparaissent dans les années 1880.

Islandais de père en fils.

L'équipage d'une goélette de pêche à la morue oscille entre seize et dix-neuf hommes qui sont tous originaires de Dunkerque et des villages avoisinants. Leur organisation est immuable. Un capitaine, un second, un ou deux lieutenants (chefs de quart), un saleur et un tonnelier forment les « principaux de l'équipage ». Viennent ensuite les pêcheurs et le mousse. Tout l'équipage pêche car le gain de chacun est directement proportionnel à la pêche totale du navire. Chaque marin, avant le départ, passe un accord avec l'armateur déterminant combien celui-ci, au retour, lui paiera pour chaque « last » pêché par l'ensemble de l'équipage (le last est une mesure ancienne très complexe héritée des Hollandais).

Le capitaine, nommé par l'armateur en fonction de son aptitude à trouver et bien exploiter les fonds de pêche, constitue

lui-même son équipage. Chaque campagne durant six longs mois de dur labeur, il choisit souvent ses hommes parmi ses proches afin de rester entre connaissances. Les mousses sont presque toujours fils ou neveux d'un des membres de l'équipage. Les mêmes noms reviennent sans cesse sur les rôles d'armement et lorsqu'une catastrophe survient, elle endeuille des familles ou des villages entiers.

1888, « l'année des malheurs ».

Les côtes islandaises sont très périlleuses. Les tempêtes y sont fréquentes et redoutables car imprévisibles et tourbillonnantes, elles lèvent une mer qui déferle et balaie le pont des navires. Les côtes elles-mêmes sont dangereuses et le ballastage y est inexistant jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Sur l'ensemble des campagnes islandaises, le nombre des victimes est inférieur à celui engendré par les catastrophes minières ou jalonnant les grands travaux de l'époque comme le creusement du canal de Suez. La réputation de « mangeuses d'hommes » de la grande pêche s'est forgée autour d'années noires, comme 1836, 1839 et 1877 où des tempêtes soudaines ont surpris les navires pêchant près de terre là où la morue est la plus abondante et la plus grosse. Les bateaux n'arrivent pas à s'échapper de la terre ou se trouvent couverts et défoncés par les déferlantes. De nos jours, 1888 reste encore dans la mémoire collective comme « l'année de tous les malheurs ». Cette année là, treize goélettes disparaissent corps et biens,

tandis que d'autres navires ont leur équipage décimé par les déferlantes, la tempête faisant 165 victimes.

Dunkerque, premier port morutier de France.

Jusqu'en 1852, les Dunkerquois et leurs voisins gravelinois sont les seuls Français sur les côtes d'Islande. Cette année là, un armateur palloisais fait appel à un capitaine dunkerquois pour commander la première goélette bretonne à Islande. Cette concurrence n'empêche pas Dunkerque de devenir, au cours des années 1850-1870, le premier port morutier de France.

Plus de cent navires quittent chaque année le port flamand. Le record est atteint en 1862 avec 135 navires au départ. À partir de 1880, l'activité est concurrencée par l'arrivée des chalutiers qui progressivement conservent le poisson dans la glace, ils offrent alors sur le marché un produit semi-frais qui élimine peu à peu la morue « repacquée ». À la veille de la Première Guerre mondiale, seuls 21 navires prennent le chemin d'Islande. En 1918, la flottille est transférée à Gravelines où elle diminue inexorablement. Le *Saint-Jehan* rentre pour la dernière fois à Gravelines en 1938, clôturant une aventure de plus d'un siècle et demi.

par Jean-Pierre MÉLIS

*Marin, co-fondateur des Éditions Chasse-Mariné
Jean-Pierre travaille depuis plus de vingt ans
sur la pêche flamande « à Islande »*

Les chantiers de l'arrière-port aux environs de 1870.





Le patrimoine maritime de la Côte d'Opale

Situé au carrefour de l'Europe, le littoral du Nord-Pas de Calais, qui, de Dunkerque à Berck, porte désormais le nom de Côte d'Opale, témoigne d'un passé et d'un présent maritimes forts.

Une histoire maritime riche et mouvementée

Habité dès la Préhistoire, notre littoral devient au milieu du 1^{er} siècle av. J-C le point de départ de la conquête romaine vers la Grande-Bretagne. Dès le Moyen Âge, les ports se développent grâce aux échanges commerciaux et déjà les marins alternent pêche, commerce, guerre de course et piraterie.

Dès le XVII^e siècle, la proximité des côtes anglaises permet le développement d'un important commerce frauduleux appelé le « smuggling » avec l'armement de navires qui ravitaillent l'Angleterre en spiritueux et produits de contrebande.

La révolution industrielle et l'arrivée de la vapeur développent considérablement les échanges transmanche avec des liaisons de ferries au départ de Dunkerque,

Boulogne et surtout Calais. Parallèlement, le tourisme fait son apparition, de prestigieuses stations balnéaires voient le jour sur la Côte d'Opale.

La pêche est à partir du XVIII^e siècle une activité florissante. Dunkerquois et Gravelinois arment des navires pour la pêche à Islande. Le hareng fait la fortune de Boulogne-sur-Mer. Berck est au XIX^e siècle le plus grand port d'échouage de France.

Malgré un net recul du secteur maritime : arrêt de la construction navale, réduction de la flotte de pêche, fin de certaines liaisons ferries, le littoral du Nord-Pas de Calais conserve son dynamisme avec le 1^{er} port européen de passagers à Calais, le titre de 1^{er} port de pêche français pour Boulogne-sur-Mer, et le port autonome de Dunkerque classé 3^{ème} port industriel national.

Un patrimoine maritime riche et varié

Malgré les ravages causés par les deux Guerres mondiales, la Côte d'Opale est

aujourd'hui riche d'un patrimoine et d'une culture maritime encore peu connus.

Ses musées conservent le souvenir des métiers du port, de la pêche, de la vie quotidienne des familles de marins et des peintres inspirés par les paysages et les activités maritimes.

Quelques rares bateaux traditionnels ont pu être préservés : dundees de la mer du Nord, chalutiers boulonnais ou étaplois et flobarts. Avec leurs coques à clins, ces petits bateaux ventrus étaient échoués sur les plages de sable entre le cap Blanc Nez et la baie de l'Authie.

Tout au long de la Côte d'Opale, les costumes, les chants, les danses et les savoir-faire locaux sont désormais préservés ou ranimés par des centaines de passionnés. Les traditions restent vivantes ou renaissent çà et là à travers les fêtes populaires ou les cérémonies religieuses.

Aujourd'hui, le littoral du Nord-Pas de Calais conserve un dynamisme économique et garde vivant son passé maritime.

par Laureline VALLAT
RACM



C-dessus : La taille d'un mât, la construction d'un « par-battage » en corde et la fête du flobart.

C-contre : Pêche maritime de Boulogne.

le marin

l'hebdomadaire de l'économie maritime



Abonnez-vous
dès aujourd'hui
et recevez pour un an

52 numéros
+ 8 hors séries thématiques exclusifs
+ 5 dossiers spéciaux
et en cadeau de bienvenue
le couteau **le marin**

pour **98 € TTC**
au lieu de ~~159,80 €~~

Chaque semaine, retrouvez
un tour d'horizon complet
de l'actualité maritime :

- ▶ Transport maritime
- ▶ Industrie portuaire
- ▶ Construction navale
- ▶ Pêche
- ▶ Industries nautiques
- ▶ Marine nationale
- ▶ Industrie navale militaire
- ▶ Littoral et environnement
- ▶ Offshore

www.lemarin.fr



Pour tout renseignement et abonnement,
merci de contacter **Gaëlle Le Sager** au
02 99 32 58 46 - g.lesager@infomer.fr

FESTIVAL MONDIAL DU FILM DE MER

LES ÉCRANS DE LA MER

WORLD SEA FILM FESTIVAL

A large, stylized white graphic of a wave or a sail, composed of several overlapping curved lines, set against a blue background.

Du 1^{er} au 3 juillet 2011
au **Kursaal**
Palais des congrès

DUNKERQUE