

# Mer et développement durable

Emmanuel Desclèves  
De l'Académie de marine

« La mer est la matrice originelle. Les acquisitions les plus récentes de la science tendent à confirmer l'adage. De même que les plus audacieuses avancées de la technologie moderne conduisent à un corollaire : la mer est l'avenir de la terre. Entre ces deux constatations, de l'abîme du passé au vertige du futur, s'enserme l'histoire de l'humanité, inséparable du destin des océans<sup>1</sup>. »

On se représente généralement la mer comme le dernier espace vierge de la planète, un espace à préserver absolument, quitte à l'enfermer dans des interdits divers. Beaucoup se passionnent pour sa protection et nombreux sont ceux qui s'y engagent avec un enthousiasme certain. La difficulté est que le milieu maritime est très différent du milieu terrestre, ce qui implique d'aborder la question fondamentale du développement durable en mer avec une autre logique, beaucoup plus globale. On examinera dans un premier temps le rapport entre mer et mondialisation, puis les enjeux liés au développement des activités en mer, pour terminer par une réflexion prospective inspirée de l'histoire du Pacifique.

## Mer et mondialisation<sup>2</sup>

La mondialisation se traduit par une interdépendance de plus en plus étroite entre les pôles de peuplement et les zones d'exploitation ou de transformation des ressources nécessaires à la vie humaine. Autrefois, ces zones étaient proches et concentrées autour de populations dont l'activité *in situ* couvrait globalement les besoins. La raréfaction de certaines ressources et la croissance considérable de la consommation, auxquelles il faut ajouter le très faible coût du transport maritime ainsi que d'importants différentiels de prix de main d'œuvre, ont modifié l'équilibre autarcique ancien. Dans un monde globalisé, la fonction « production de biens et de valeurs » n'est plus statique mais dynamique. Les échanges et donc les flux sont désormais les facteurs de richesse<sup>3</sup>.

Dans cette évolution, la mer a pris une importance de plus en plus grande. D'abord pour la facilité qu'offrent les navires, vecteurs privilégiés des échanges de marchandises depuis des temps immémoriaux. Ensuite et par conséquence, parce que les zones de production se sont installées préférentiellement sur des voies navigables ou à proximité du littoral maritime, où se concentre désormais la majorité de la population mondiale. Mais cette population augmente encore de façon sensible, alors que les ressources terrestres s'épuisent ou approchent de leurs limites en termes de développement durable (minerais, énergie, eau, agriculture, élevage). D'autres matières premières et sources d'énergies sont indispensables pour nourrir la population et subvenir à ses besoins. Où les trouver, sinon en mer ? On ne trouvera dans l'espace sidéral ni énergie utile, ni eau, ni nourriture, ni médicaments, ni minerais, ni même de sable<sup>4</sup> pour construire des bâtiments. En revanche, tout cela existe dans la mer en quantités quasi-illimitées.

On mesure déjà concrètement l'extraordinaire réservoir de ressources que représente l'océan quand on observe le développement actuel des activités *off shore*. « Aujourd'hui, la valorisation des richesses de la mer est concentrée sur les hydrocarbures, l'énergie éolienne, la pêche et l'aquaculture. Demain, l'homme exploitera l'énergie hydrolienne, l'énergie thermique des mers, certains minerais ; il y trouvera des ressources pour fabriquer des médicaments et produira de l'eau douce à partir d'eau

---

<sup>1</sup> Le Courrier de l'Unesco, décembre 1983.

<sup>2</sup> *La mer, vecteur et enjeu du futur*, Emmanuel Desclèves in *Études*, mars 2013.

<sup>3</sup> À cette notion de richesse « mobilière » attachée historiquement aux peuples maritimes, commerçants ou nomades qui évoluent dans des espaces sans frontière, s'oppose le principe de richesse « immobilière » des populations sédentaires.

<sup>4</sup> Après l'eau et l'air, le sable est le troisième produit le plus consommé au monde. Son économie génère environ 70 milliards d'euros par an.

salée<sup>5</sup>. » Sans oublier la biomasse pour alimenter la population en protéines après-demain. Cela étant, le formidable champ d'exploration maritime reste à investir puisque nous n'avons probablement pas découvert plus de 10% des espèces animales et végétales contenues dans les océans - dont l'évolution a débuté au moins 3 milliards et demi d'années plus tôt qu'à terre et dont les fonds nous sont en outre très largement inconnus<sup>6</sup>. C'est dire s'il est désormais urgent de se lancer de façon concertée et raisonnable dans l'exploration et l'inventaire de ce trésor commun de l'humanité.

Les scientifiques comme les philosophes recherchent aujourd'hui l'histoire de la genèse du monde, pour comprendre son évolution et en déduire des lois et règles nous permettant de mieux maîtriser la nature. Si la matière inanimée trouve une explication avec le *Big Bang* d'il y a environ 15 milliards d'années, la mer s'impose comme le milieu originel de la vie. Elle y est née voici près de 4 milliards d'années et en recèle encore la plus large diversité comme la plus forte densité. L'histoire humaine commence donc dans l'océan et à bien des égards sa connaissance est la clé du futur. Le plasma humain en conserve même la mémoire, avec une composition ionique très proche de celle de l'eau de mer. La filiation n'est pas neutre : dès à présent, les produits issus des ressources biologiques marines sont omniprésents dans les catalogues de produits cosmétiques. Repérable au petit trou qu'il creuse dans le sable et au tortillon d'excréments qu'il laisse derrière lui à marée basse, l'arénicole n'était jusqu'ici qu'un appât de choix pour les pêcheurs. Mais l'une des molécules de ce ver marin pourrait être utilisée demain pour la préservation d'organes lors des transplantations, la fabrication de pansements intelligents ou en cas d'urgence hémorragique. Pariant que ce produit servira un jour à soigner ses marins en opérations, l'US Navy a noué un partenariat avec la société bretonne qui en a découvert les vertus.

Largement vierge et inexploré, le milieu marin recèle donc une richesse de biodiversité tout à fait exceptionnelle et d'une densité complètement inconnue sur terre. Issues de produits carbonés proches du vivant, les énergies fossiles (pétrole, gaz naturel et hydrates de méthane) se trouvent assez logiquement en quantité dans les océans ou sous les couches terrestres anciennement immergées. Par ailleurs, les richesses des sulfures, des encroûtements et des nodules polymétalliques sous-marins, ainsi que les ressources minérales et surtout biologiques générées par les processus hydrothermaux sous-marins, ouvrent aujourd'hui d'immenses perspectives supplémentaires. S'agissant des fonds marins, les scientifiques ont mis en évidence un domaine géologiquement très jeune, qui fait preuve d'une activité sismique et tectonique globale bien plus importante que sur la terre émergée, dont le « grand âge géologique » est un handicap certain.

L'océan occupe 72% de la surface de la Terre, contient 96% de l'eau disponible, génère plus de 50% de l'oxygène que nous respirons, peut absorber 1000 fois plus de chaleur que l'atmosphère ... et pourtant, il demeure pour une large part méconnu. Les océans jouent un rôle décisif dans l'évolution du climat, à la fois régulateur et perturbateur. Au cours des âges, l'océan a toujours contribué à réguler la teneur de l'atmosphère en CO<sub>2</sub>, en le déposant sous forme de carbonates au fond des mers. Il emmagasine aussi des quantités considérables d'énergie thermique près de l'équateur qu'il redistribue lentement vers les pôles, via les grands courants marins. Véritable usine géochimique et thermodynamique du monde, l'océan servira probablement de plus en plus de lieu de stockage pour le CO<sub>2</sub> (géo-ingénierie) et à plus long terme pour l'énergie.

Outre la croissance du trafic commercial et le développement du réseau des voies maritimes, qui resteront le vecteur privilégié de la mondialisation avec 90 % du tonnage transporté<sup>7</sup>, il faut prendre en considération dès à présent la création puis l'extension inexorable de zones d'exploitation des ressources de la mer, de plus en plus denses et étendues. Non seulement on envisage des sortes d'îles

---

<sup>5</sup> *Un principe et sept ambitions pour l'innovation*, rapport de la commission Innovation 2030 présidée par Anne Lauvergeon, rendu public en octobre 2013.

<sup>6</sup> On connaît beaucoup mieux la surface de la Lune que le fond des océans. À cet égard, les milliards investis dans l'espace seraient peut-être plus utiles et plus productifs en mer. Les océans recèlent 90% des réserves d'hydrocarbures et 84% des métaux rares, sans compter les microalgues qui promettent non seulement de la nourriture, des engrais et des médicaments, mais aussi des carburants de troisième génération et des plastiques « bio » qui vont pouvoir remplacer ceux qui polluent dangereusement nos océans.

<sup>7</sup> Le transport maritime ne génère qu'environ 3% des émissions de CO<sub>2</sub> pour plus de 90% de marchandises transportées dans le monde.

artificielles multi-usages, mais aussi des plates-formes sous-marines habitables ou automatisées qui permettent de s'affranchir notamment des conditions météorologiques de surface. De plus en plus, l'exploitation *offshore* actuelle à partir de plates-formes flottantes, s'oriente vers des installations automatiques *subsea*, c'est-à-dire reposant sur le fond ou ancrées entre deux eaux.

L'exploitation à venir de ressources maritimes considérables et encore bien mal connues (énergie, matières premières<sup>8</sup>, biologie) risque probablement d'accentuer cette tendance qui tend à reporter en mer le concept de frontière terrestre. Dans cette quête de ressources vitales en mer, les pays émergents ne sont pas les derniers à développer activement des stratégies maritimes très dynamiques pour ne pas dire offensives. Rien de fortuit dans ces démarches parfaitement rationnelles de leur point de vue et qui tendent à leur assurer le contrôle des ressources dont ils estiment avoir besoin. Cela couvre aussi bien les zones d'exploitation potentielle *offshore* que la sécurisation des flux maritimes, d'importance vitale pour leur pays. C'est ainsi que la délimitation des zones côtières, littorales et économiques exclusives (ZEE), a commencé à marquer la territorialisation des mers, avec tout ce que cela comporte de gestion d'interfaces et de sources de conflits.

### *Des activités mieux maîtrisées en mer*

Naturellement, de nombreux observateurs ou acteurs sont concernés par le développement attendu et inexorable des activités en mer. On craint à juste titre que cela ne génère de nouvelles pollutions car chacun a en mémoire les plus spectaculaires d'entre elles, qui ont malheureusement souillé nos propres littoraux. C'est dire si le sujet est sensible auprès de l'opinion, et s'il fait l'objet d'une vigilance d'autant plus attentive que la mer paraît être le dernier refuge où la Nature est encore à peu près immaculée. Mais entre ces impressions bien subjectives et la réalité objective, il y a un vaste fossé d'ignorances à combler.

En premier lieu, il faut bien avoir conscience que l'essentiel de la pollution constatée en mer vient en réalité de la terre : égouts, déchets, effluents divers, etc. se déversent allègrement dans les océans. Deuxièmement, beaucoup d'activités exercées en mer sont en réalité plus protectrices de l'environnement que si elles étaient conduites à terre. Troisièmement, la plupart des accidents ayant conduit à des pollutions importantes ont eu *in fine* des conséquences moins dramatiques en mer qu'à terre. Quelques commentaires et exemples concrets sont exposés ci-dessous pour illustrer ces propos.

La pollution rencontrée en mer est en quasi-totalité d'origine terrestre. Il suffit d'évoquer les énormes stocks de matières plastiques plus ou moins pulvérisées qui tourbillonnent lentement au centre du Pacifique (nord et sud), ou encore la destruction par les rejets terrestres de la richesse de la biodiversité marine des lagons. Ou même les gaz à effet de serre que l'océan absorbe plus ou moins, augmentant *de facto* son taux d'acidité. Par conséquent, le souci légitime de protection du milieu marin ne doit pas conduire à limiter strictement voire interdire *a priori* toute activité en mer, mais à prendre des mesures vigoureuses pour limiter les rejets de produits pollués de la terre vers la mer.

Deuxième facteur essentiel à prendre en considération : beaucoup d'activités exercées en mer sont en réalité moins nocives qu'à terre.

Citons tout d'abord le transport maritime. Exprimée en tonnes de CO<sub>2</sub> produit par tonne transportée et par km, l'empreinte carbone d'un navire de charge est de l'ordre de 500 fois inférieure à celle d'un avion, et environ 50 fois moindre que celle d'un camion. Toutes catégories confondues, le transport maritime est donc – de beaucoup – le plus écologique, et sa performance en la matière ne cesse de progresser.

Un autre exemple très significatif est celui de la production des protéines nécessaires à la nourriture humaine : un seul kilo de bœuf nécessite 2 600 litres d'eau douce, alors qu'un kilo de protéines issues de la mer ne coûte tout simplement *rien* en termes d'eau douce. Sachant que la

---

<sup>8</sup> Outre le pétrole et le gaz, des mines de diamant sous-marines sont déjà exploitées en mer au large de l'Angola, dont la société *De Beers* tire la moitié de sa production.

pénurie grandissante de cette ressource vitale pour l'homme est l'un des grands défis du futur, produire des protéines à partir de la mer apporte donc une solution directe aux problèmes conjoints et récurrents de la nourriture et de l'eau douce, notamment dans les pays les plus pauvres.

S'agissant des normes liées à l'activité humaine en mer (construction et exploitation des navires et installations diverses), elles sont en général beaucoup plus contraignantes qu'à terre. Imposée par les conventions internationales (OMI / MARPOL), la règle de base en mer est désormais le *zéro rejet*. Non seulement les navires et installations *offshore* sont conçus et construits pour répondre à ce principe, mais ils font également l'objet d'inspections et de contrôles externes réguliers en exploitation et pendant les périodes de carénage<sup>9</sup>. C'est loin d'être le cas général à terre, où les installations industrielles répondent simplement à des règlements locaux, souvent sans contrôle externe dans les pays les moins avancés sur le plan économique. En outre, lorsque les intempéries sont là (crues, orages, gel ou submersion), en réalité aucune installation de protection ou d'épuration à terre ne fonctionne plus correctement, laissant la pollution se répandre sans limite et en général *in fine* en mer. Pour prendre un exemple concret, un paquebot de croisière avec ses 2 à 4 000 passagers est globalement plus respectueux de l'environnement qu'un grand hôtel international, même situé dans un pays développé.

Par ailleurs, les perspectives de développement à partir de la biomasse marine sont considérables. Médicaments, cosmétiques, carburants, engrais, matériaux divers sont aujourd'hui encore largement tirés des combinaisons artificielles de la chimie minérale, notamment de celle issue du pétrole. Demain, ils seront produits à partir de la biomasse marine naturelle et à ce titre directement compatibles avec toute forme de vie sur terre comme en mer<sup>10</sup>. Du point de vue du développement durable, ce sera un énorme progrès et une grande économie.

S'agissant enfin des futures exploitations minières sous-marines, dont la seule perspective soulève déjà bien des objections, plusieurs facteurs sont à prendre en considération. Tout d'abord le bien-fondé de cette orientation inéluctable à terme, qui tient essentiellement à la pénurie croissante des réserves à terre : faut-il en effet continuer à exploiter des gisements à très faible teneur sur le continent, au prix d'énormes bouleversements dus à la quantité de matière à traiter, typiquement de l'ordre de 1 000 tonnes pour une seule tonne utile ; ou bien faut-il plus raisonnablement choisir d'exploiter des minerais sous-marins à très forte teneur, qui réduisent la quantité de matière à traiter par un facteur de l'ordre de 100 ? Autrement dit, pour obtenir la même résultat, est-il préférable de continuer à raser la surface de la terre sur 1 000 hectares ou peut-on se contenter de 10 hectares au fond des mers avec 100 fois moins de déchets ? Considérons en outre que le transport par mer est beaucoup plus écologique ; et enfin que le fond des mers, notamment sur les dorsales actives où se trouvent ces minerais, se régénère beaucoup plus rapidement que la surface de la « vieille » terre.

En troisième lieu, si l'on veut bien prendre un sage recul par rapport aux dramatiques accidents de pollution marine par hydrocarbures qui ont notamment affecté nos côtes métropolitaines, on observera qu'à moyen terme ils n'ont pas eu l'effet irrémédiablement destructeur que l'on redoutait. La mer a fini par laver ses plaies et son immense pouvoir régénérateur a largement restauré voire même développé la vie, là où on la croyait définitivement perdue. Dans un autre genre, les pollutions produites par les explosions ou les accidents nucléaires ont également eu des effets relativement moins négatifs dans la mer que sur terre.

Du point de vue du développement durable, au risque de choquer certaines sensibilités parfois insuffisamment informées, il apparaît donc souvent plus raisonnable de choisir d'exercer une activité en mer plutôt qu'à terre, dans la mesure où ces activités et leurs éventuelles conséquences en termes de pollution sont mieux maîtrisées. Ainsi, ceux qui veulent à juste titre préserver l'environnement

---

<sup>9</sup> Ce dispositif s'inscrit dans un système qualité imposé par l'OMI, *International Safety Management*, qui autorise les contrôles internationaux par les autorités portuaires notamment, mais aussi par l'Etat du pavillon. D'autres autorités comme par exemple l'US Coast Guard sont également très vigilantes. Compte tenu des risques pris en cas de pollution, de nombreux armateurs, affréteurs et assureurs ajoutent également aux visites obligatoires des sociétés de classification, des inspections régulières des navires (*Vetting*).

<sup>10</sup> Toute forme de vie vient à l'origine de la mer, ce qui explique cette compatibilité *a priori*.

marin, devraient-ils paradoxalement prêcher dans certains cas le développement d'activités mieux contrôlées en mer, plutôt que de laisser les installations terrestres polluer *in fine* la mer.

En tout état de cause, compte tenu notamment de ses énormes potentialités et des besoins à venir, la Mer devrait faire l'objet d'une approche beaucoup plus globale si l'on ne veut pas reproduire les erreurs ou impasses dans lesquelles le développement « à terre » nous a conduits à bien des égards.

### *Une approche plus pertinente ?*

Mode de gestion actuel des activités humaines sédentaires, on peut déjà se demander si le processus de segmentation de l'espace maritime en « territoires » est bien adapté aux espaces communs hétérogènes, fluides, continus et probabilistes ? Il faudra probablement trouver le moyen de passer d'une gestion sectorielle (par exemple la pêche de telle espèce) à une gestion intégrée globale qui puisse prendre en compte la diversité et les inévitables interactions, matérielles comme humaines. Aucune bactérie, aucun poisson, aucun courant, aucun vent ne s'arrête à la « frontière » entre deux Zones Economiques Exclusives (ZEE). La vraie question est de savoir comment partager ce bien commun entre usagers et non pas de le diviser *a priori* entre « propriétaires ». En d'autres termes, pour gérer de façon responsable ces derniers espaces vierges de la planète *Res communis*, il faudra inventer de nouveaux modes de cogestion. C'est un chantier considérable qui devrait s'inscrire comme un nouveau défi pour la communauté internationale, 30 ans après l'élaboration de la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la Mer.

On perçoit d'ailleurs la difficulté conceptuelle actuelle lorsqu'on examine la notion d'*aire marine protégée*. D'une part en effet, on impose en mer la délimitation d'un nouvel espace avec ses frontières sources de tous les litiges potentiels et, d'autre part, on prétend protéger (sous forme d'interdit) un espace marin dont en réalité on ignore le contenu. Les experts eux-mêmes conviennent de leur méconnaissance d'environ 90% des espèces vivantes dans la mer. En décrétant ces aires marines « protégées », nous nous plaçons donc dans une situation pour le moins paradoxale et inédite dans notre histoire, qui consiste à enfermer soigneusement dans un coffre-fort un trésor potentiel ... que l'on ne connaît pas. C'est dire s'il est urgent de remettre les choses dans leur ordre logique : il faut commencer par explorer puis recenser toutes ces richesses. Sans doute faudra-t-il alors imaginer quelque chose qui ressemble plus à une *gestion intelligente* de ces ressources potentielles, plutôt qu'à une mesure aveugle de *protection*. Dans ce sens, le terme d'*aire marine gérée* serait probablement mieux approprié et dénoterait une vraie intelligence du milieu et non pas une méconnaissance aveugle, bien peu conforme à notre vocation humaine.

Après des siècles d'analyses scientifiques de plus en plus pointues et de découpage de plus en plus fin des réalités de notre monde, nous commençons à percevoir les limites de l'hyperspécialisation et de la dissection systématique pour prétendre expliquer le monde. S'agissant de la mer et de ce qu'elle contient - dont nous ignorons encore aujourd'hui la majeure partie - cette démarche analytique se révélerait impuissante voire dangereuse, si elle n'est pas guidée ou encadrée par une vision beaucoup plus globale de notre environnement. Nous avons besoin en l'occurrence de remettre en exergue des synthèses et des visions transverses, chargées de sens historique et culturel, dans lesquelles les relations entre les hommes sont au cœur de la vision du monde. C'est sans doute dans cette direction qu'il faudra chercher les principes d'une nouvelle gouvernance des mers, d'inspiration océanique.

### *L'expérience océanique*

Peut-être retrouvera-t-on avec quelque profit la sagesse et les savoir-être millénaires des anciens peuples du Grand Océan, qui combinaient dans une vision globale et interactive l'ensemble des paramètres pertinents de gestion communautaire de leur environnement et de leurs ressources, au sens le plus large<sup>11</sup>. Alors que la démarche opposée de notre science analytique occidentale issue des *Lumières* a conduit à diviser, cloisonner et paradoxalement simplifier à l'excès. Un peu comme si on

---

<sup>11</sup> *Le Peuple de l'Océan*, Emmanuel Desclèves, préfacé par Michel Rocard, L'Harmattan 2010.

essayait de réduire le cerveau à un réservoir de neurones sans tenir compte des liaisons entre eux, sur lesquelles reposent de fait toute sa richesse et sa créativité dynamique.

Unique au monde par l'extension de son espace géoculturel (40 % de la surface du globe) et sa pérennité inédite (6 ou 7 millénaires), la civilisation océanienne n'a pas encore fait l'objet d'un intérêt marqué. Pourtant, son originalité peut indéniablement nous apporter aujourd'hui des visions différentes, sources de progrès pour l'humanité entière et propres à enrichir notre patrimoine culturel commun.

Dans la cosmogonie et l'histoire océanienne, c'est en effet en termes de globalité et non de fractionnement qu'est appréhendée la relation de l'homme à son espace maritime. Le penseur océanien Epeli Hau'ofa parle ainsi de « *lignes imaginaires sur la mer, créant des frontières coloniales qui, pour la première fois, enfermaient les peuples de l'océan dans de petits espaces*<sup>12</sup> ». Dans le domaine de la navigation hauturière, pour prendre un autre exemple, les remarquables méthodes employées par les ancêtres des Polynésiens prenaient en compte de façon complètement intégrée une très grande variété de facteurs et paramètres qui sont chez nous étudiés au sein de professions très cloisonnées : marin, astronome, ethnologue, océanologue, géophysicien, géographe, météorologue, hydrographe, biologiste, pêcheur, ornithologue, ichtyologue, spécialiste des mammifères marins, écologiste, etc.

S'agissant de l'exploitation des ressources halieutiques leur mode de gestion traditionnel est naturellement communautaire, mais il repose avant tout sur une connaissance approfondie de la mer et de tout ce qu'elle renferme, à un niveau qui surprend toujours nos différents experts. À cet égard, la finesse d'expression des langues locales ainsi que la richesse exceptionnelle de leur vocabulaire maritime témoignent d'une véritable connivence entre les Indigènes et leur Océan, au sens le plus étendu.

L'étude des processus intellectuels originaux développés notamment dans l'art de la navigation océanienne, nous apporterait également beaucoup d'enseignements sur les relations entre la perception de l'environnement à travers tous les organes sensoriels, la capacité de discernement des « signaux faibles », le rôle fondamental de la mémoire, l'aptitude à trier et corréler une multitude de données, et de les traduire *in fine* en actions concrètes. En d'autres termes, la compréhension de tout le processus cognitif et intellectuel d'élaboration des savoir-faire qui fondent cette culture inédite peut nous conduire à une approche différente de celle qui nous pousse aujourd'hui à développer de plus en plus d'artifices, d'aides extérieures et autres robots pour « aider » l'homme à progresser. L'expérience historique océanienne tendrait en effet à prouver que les capacités intrinsèques de l'homme sont bien supérieures à ce que l'on imagine et que son intelligence – c'est-à-dire sa capacité à comprendre le monde – peut le conduire encore beaucoup plus loin sans le recours d'aucun artifice<sup>13</sup>.

En outre, alors que notre sensibilité écologique nous pousse à mieux prendre en compte les interdépendances entre l'homme, la science et la nature – notamment dans les vastes espaces maritimes si riches d'avenir pour l'humanité – le modèle traditionnel océanien devrait nous ouvrir des voies de réflexion tout à fait originales et fructueuses. On pourrait ainsi progresser dans le sens d'une gestion collective et responsable des ressources maritimes, comme le font les peuples de l'Océan depuis des temps immémoriaux.

Enfin, à l'heure de la mondialisation et à l'ère des réseaux, au moment où la mise en place d'une gouvernance des *Global Commons* s'impose à l'ONU<sup>14</sup>, la conception océanienne première d'un espace maritime ouvert à tous et sans frontières, moyen de communication privilégié entre les populations, peut nous donner une clé de compréhension différente du monde tel qu'il se dessine sous nos yeux.

---

<sup>12</sup> *Our Sea of Islands*, University of Hawai'i Press, 1993.

<sup>13</sup> *Tupa'ia le navigateur : la mémoire comme boussole*, Emmanuel Desclèves, in L'ARCHICUBE n°16 (ENS Ulm), juin 2014.

<sup>14</sup> UN System Task Team on the POST-2015 UN Development Agenda, January 2013.

Les démarches actuelles de l'écologie et du développement durable pourraient donc utilement s'inspirer de la vision océanienne du monde, fondée sur une conception dynamique et processuelle des relations entre l'homme et son milieu, fruit aujourd'hui encore inexploité de millénaires de navigation et de symbiose avec l'océan.

Que l'on se place du point de vue géopolitique, géoéconomique, scientifique, sociologique, juridique, stratégique ou écologique, l'enjeu maritime est considérable au niveau mondial. Comprendre la Mer, c'est en quelque sorte comprendre le monde qui se présente à nous, un monde de plus en plus global et interconnecté, un monde de flux et d'interdépendances, un monde reconfigurable. La Mer est non seulement le nouvel espace de développement de la planète, mais aussi la clé d'un futur commun à toute l'humanité. Du fait de leurs ressources incommensurables et largement inconnues, l'avenir du monde va se jouer sur les océans, mais aussi sur le *modèle maritime*, élément-clé de l'intelligibilité de notre histoire et véritable fil directeur d'une *océano-politique*.

À l'heure de la mondialisation et de l'importance grandissante de la Mer pour notre avenir, l'incomparable expérience océanienne peut nous apporter des voies de réflexion tout à fait prometteuses et devrait nous servir de guide dans la façon d'appréhender les réalités maritimes.

\* \* \*