

L'HISTOIRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE MARITIME FRANÇAIS

Arnaud JAULIN

*Maître de conférences à l'Université de Bretagne Occidentale,
UMR AMURE-Centre de droit et d'économie de la mer, IUEM*

Quand en 1629, Richelieu, grand maître de la navigation, affirme que « la première chose qu'il faut faire [pour avoir un État fort] est de se rendre puissant sur la mer qui donne entrée à tous les États du monde »¹, il sous-entend clairement l'impérieuse nécessité de constituer une flotte française et, en conséquence, de choyer les espaces côtiers qui donnent accès à l'océan. Cette obligation de se protéger militairement entraîne une première réflexion et un mouvement cohérent d'aménagement du littoral à l'échelle du royaume.

Etudier la question de l'histoire de l'aménagement du territoire maritime requiert de poser deux cadres. Le premier est un cadre géographique, l'espace littoral français, ici limité à la métropole. Le second est chronologique. Le cadre chronologique fait voir le littoral avec une autre approche, quasi géopolitique qui fait se demander à partir de quand un espace géographique est territoire. Il y a derrière la notion d'« aménagement » une volonté politique d'organiser ; et, pour ce faire, il faut que l'espace soit structuré. Il faut que cet espace dispose d'organes qui décident de la manière dont il doit être géré. Le territoire maritime est un espace particulier qui n'est qu'une part relative d'un territoire plus vaste appelé pays ou État. Il n'est littoral que parce qu'autre chose – géographiquement – existe « derrière » lui. Sans État, il pourrait donc y avoir des aménagements du littoral mais probablement pas d'aménagement cohérent et global du territoire maritime.

Contrairement à la terre ferme naturellement maîtrisée, l'homme a mis du temps à pleinement appréhender la zone de transition que constitue le littoral. Le territoire maritime est un espace de rencontres et de crispations, d'échanges et de protection, un espace régulièrement tiraillé entre la volonté centralisatrice de décideurs nationaux et les nécessités locales d'acteurs très implantés. Un lieu ultra contrôlé, de passage et de partage, ou, plus rarement, quasiment laissé en état d'abandon. Que ce soit par souci de défense contre des attaques ennemies, pour se nourrir ou pour protéger les habitations des mouvements de mer, que ce soit pour construire des havres destinés à abriter des navires de pêche ou pour créer des stations balnéaires, le rapport de l'homme à l'aménagement du

¹ P. VILLIERS, J.-P. DUTEIL et R. MUCHEMBLED (dir.), *L'Europe, la mer et les colonies : XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Hachette supérieur, 1997, p. 21.

UNE VISION A LONG TERME

territoire maritime est toujours placé sous deux grandes tendances : ou l'utilisation/exploitation ou la protection contre la nature ou de la nature. Du point de vue de l'historien, parler de territoire maritime fait généralement rester sur la terre ferme, tout au plus s'aventure-t-on sur l'estran. Même si ne prévaut plus l'idée d'une terre plate dont les navires chuteraient une fois la mer finie, force est de constater, comme le souligne Alain Corbin, que la sensation de l'homme fait de la terre un espace plein et de la mer « le territoire du vide »², qui naturellement fait peur. D'où sans doute la conception du territoire maritime comme vite limitée à la frange de terre qui borde l'océan, à cette partie de terre qui résiste.

Comment l'État, depuis ses origines, décide-t-il d'aménager ce qui est une interférence, un espace toujours un peu double : naturel/artificiel ; liquide/solide ; limité/modifiable ?

L'histoire de l'aménagement du territoire maritime est intimement liée à l'histoire de la mer sans pour autant être confondue : si ces deux milieux sont en interactivité, il n'en demeure pas moins qu'ils appartiennent bien à deux mondes gérés et gouvernés différemment. Entre le IX^e siècle et la fin du XIX^e siècle, peut être observé un mouvement de décloisonnement du territoire maritime qui s'étend progressivement de la terre vers la mer³. Renforcé par ceux qui se protègent de la mer ou choyé par ceux qui veulent y développer leur commerce, le territoire maritime est, jusqu'à l'époque moderne tardive, quasiment abandonné par le pouvoir étatique au profit des intérêts privés ou communautaires (urbains notamment) avant que l'État, pour sa Marine ou des besoins mercantiles, s'y intéresse sérieusement. Il est assez facile de dire qu'avant le XVI^e siècle et la monarchie absolue il n'y a pas un territoire maritime mais des territoires maritimes. Ces considérations d'un territoire disparate laissent des ports entretenus, des marais tantôt recouverts tantôt cultivés et des terres totalement délaissées. Alors que les grandes lignes du droit maritime sont rapidement posées dans des textes fondateurs comme les *Rôles d'Oléron*, les enjeux liés au territoire maritime sont de plus en plus complexes⁴. Depuis le cabotage, déjà bien en place avant l'affirmation de l'État à partir du XIII^e siècle, jusqu'à l'économie globalisée des ports autonomes du début du XXI^e siècle, l'histoire de l'aménagement du territoire maritime montre combien l'homme essaie de se jouer de la nature. Brosser l'histoire de l'aménagement du territoire maritime invite, en premier lieu, à aborder cet espace comme lieu frontière, inscrit dans les logiques propres de la stratégie et de la géopolitique. Le territoire maritime est ensuite considéré intrinsèquement pour les richesses qu'il porte et les diverses protections qu'il reçoit, causes d'autres aménagements plus contemporains.

² A. CORBIN, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2010.

³ Notamment grâce aux progrès techniques de la navigation et à une meilleure connaissance des fonds marins et des ressources.

⁴ L. BORDEREAUX et X. BRAUD, *Droit du littoral*, Paris, éd. Gualino, 2009.