

PROPOS INTRODUCTIFS

Pierre LEGAL

*Laboratoire « Droit et changement social » (UMR-CNRS 6297),
Université de Nantes*

Abstract

The routes always hold the attention of historians. Melting pot of civilisations, they reveal great perspectives or discrete detours of a considerable and multifaceted activity. Human relations - peaceful or warlike -, economic, religious, stand alongside scientific trials and discoveries. Often they raise them. These new paths jostle the horizons of knowledge and invite to stretch the boundaries of inhabited places. At all times, they fascinate, as travelers' tales show. As for historians, tireless storytellers, they dedicated countless works to maritime history, which established an academic speciality. In major publications that marked the second half of the twentieth century, everyone remembers the work of exceptional magnitude of Fernand Braudel¹ or Chaunu² but also in a complex relationship between land and sea, the beautiful Alain Corbin demanding work³.

Constants can be retained from the following three different papers questioning different times, projects or achievements. These latter are long-term activities, sometimes centuries. They are based on personal observations, often secret with magical characteristics or combined with religious practices. Economic concerns meet technical mastery promoting travels. Respect for nature and people carries little or no weight. The quest for profit, the desire to impose a civilizing profile quickly prevails over cultural and religious ecosystems and practices. The model legal and financial structure is often cumbersome, complex, mixing various capital and sometimes conflicting interests. A tutelary authority is thus a necessity to reach up large construction operations, investigation or conquests.

The authority of a State or sovereign states necessarily accompanies the progress and conduct of a project. The fait accompli is irreversible and new social and economic practices take precedence over previous situations, which gradually vanish. However, because of resistance, conservation of the authority and control over places implies support of military forces. It is not irrelevant to

¹ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris., A. Colin, 1949, 2^e éd. révisée, 1966.

² P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vol., Paris, SEVPEN, 1955-1960.

³ A. CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988.

NOUVELLES ROUTES MARITIMES

note in the three considered cases a permanent game and accumulation of the above elements, with, needless to say, the nuances imposed by time and place of action.

A new sea route is both a melting pot of civilizations and the announcement of profound changes. It is also a bone of contention based on economic and strategic issues. In all chapters of human history, these questions were asked, more or less solved by diplomatic interventions, aiming at limiting military games. Creating routes in the Arctic, linking the Atlantic and Pacific oceans, is now a highly agitated project, facilitated by the melting of sea ice due to global warming. The considerable stated benefits correspond to impacts on the global economy and a rebalancing of the major traffic routes, including those worn by the famous Suez Canal.

Les routes maritimes retiennent de tout temps l'attention des historiens. Creuset des civilisations, elles révèlent les perspectives cavalières comme les détours discrets d'une activité considérable et multiforme. Les relations humaines – pacifiques ou belliqueuses –, économiques, religieuses, côtoient les tâtonnements et les découvertes scientifiques. Bien souvent, elles les suscitent. Ces cheminements nouveaux bousculent les horizons de la connaissance comme ils invitent à repousser les frontières des lieux habités. A toutes époques, ils fascinent, en témoignent les récits des voyageurs et les constructions imaginaires des littérateurs. Quant aux historiens, conteurs infatigables, ils ont consacré d'innombrables travaux à l'histoire maritime au point d'en établir une spécialité académique. Dans les grandes publications ayant marqué la seconde moitié du XX^e siècle, chacun garde en mémoire les travaux d'une ampleur exceptionnelle d'un Fernand Braudel⁴ ou d'un Pierre Chaunu⁵ mais aussi, dans un rapport complexe entre terre et mer, le bel et exigeant ouvrage d'Alain Corbin⁶. Ouvrir une liste est prendre le risque de déclencher un raz-de-marée.

Fort opportunément, les interventions qui rythment les interventions de la journée d'étude posent trois regards sur des lieux épars et des époques différentes. En dépit des apparences, ils n'en sont pas moins complémentaires.

Les temps lointains, autour des années 500 de notre ère, grâce à l'intervention de Dominique Gaurier, nous conduisent en Polynésie avec la manière de se repérer de façon fort habile avec ce qu'elle entretient d'empirisme et d'un savoir qui se construit par jeu de stratification. L'ancienneté des routes maritimes découvertes par les Maoris avant la colonisation dans ce qu'il est convenu d'appeler "le Triangle polynésien", repose sur l'observation des constellations à leur zénith à certaines heures de la nuit pour se repérer dans le dédale des îles. Indépendamment des instruments de repérage, ces marins ont su utiliser des

⁴ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris., A. Colin, 1949, 2^e éd. révisée, 1966.

⁵ P. CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, 12 vol., Paris, Sevpen, 1955-1960.

⁶ A. CORBIN, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988.

POLYNESEIENS, DECOUVREURS DE ROUTES MARITIMES ?

navires appropriés, à savoir des pirogues à coque double, capables de parcourir de longues routes maritimes. Il en résulte l'établissement d'une carte d'une assez grande fiabilité que James Cook (1728-1779) rapportera de ses voyages. Il a été récemment démontré que cette représentation cartographique était d'une assez grande précision dans la disposition et la représentation des îles les unes par rapport aux autres. Les découvreurs étaient ainsi formés longuement à l'observation du ciel, sans doute depuis une époque très reculée. Cette connaissance des lieux a permis aux Maoris d'occuper progressivement les territoires iliens et favoriser leur peuplement et leur contrôle.

Le second temps nous projette dans l'Europe moderne, au sens accordé à cette expression par les historiens, en entrant dans le développement de circuits hauturiers partant de l'Europe avec ce qu'ils contiennent de connaissances nouvelles. La fin du XV^e siècle clôt le Moyen-âge, c'est-à-dire de le temps de la féodalité, pour ouvrir sur celui de la souveraineté des grands Etats naissants entre royaume et empire : France, Angleterre, Espagne, Portugal, terres germaniques... Les frontières sont mouvantes, le vieux monde est en quête d'aventures, de profits, d'ouvertures. L'Eglise, secouée par des dissensions majeures, suit avec attention cette occupation des espaces habités dans une perspective missionnaire et de maintien de ses prérogatives sur le monde habité. Le temps de la colonisation s'accompagne de l'ouverture de nouvelles routes. Les techniques de navigation, la construction navale, les outils disponibles pour se repérer font des progrès notables. Ils sont mesurables au travers d'ouvrages qui marqueront à jamais le monde maritime. On peut songer au *Grand routier et pilotage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande rédigé en 1483 et qui connaîtra un succès sans précédent. Il donne notamment d'infinies précisions sur le calcul de la latitude, secret jalousement gardé à peine de sanctions.

Guy Saupin montre comment s'est opéré le raccordement maritime planétaire, long processus, résultat d'une initiative européenne impliquant de nombreuses forces de l'Europe occidentale, portée par les monarchies de son extrême périphérie Sud-ouest. Pourquoi faut-il préférer la voie du croisement complexe de multiples données économiques, techniques, sociales, politiques, religieuses et culturelles à l'invocation du génie d'un explorateur maritime, d'un peuple ou d'une dynastie pour mieux rendre compte de cette symbiose inventive et gagnante entre les Ibériques et l'Europe maritime ? La connaissance des mers, les innovations techniques dans la construction navale, la maîtrise de la cartographie et du repérage astronomique rencontrent les opérations capitalistiques et la tutelle étatique. La quête de la richesse, des produits rares et qui font rêver, dont l'or, l'argent et les pierres précieuses, facilitent les entreprises y compris aventureuses. L'Eglise tentera de réguler de telles initiatives, tout en entrant dans la démarche à des fins missionnaires et apostoliques. Une telle activité déployée explique les raisons pour lesquelles d'autres initiatives qui avaient vu le jour dans maintes parties du monde – influence islamique, africaines, chinoises, etc. –, n'ont pas pu persévérer et s'inscrire dans un développement qui s'annonçait prometteur.

NOUVELLES ROUTES MARITIMES

Le troisième temps de la réflexion renvoie à des questionnements contemporains, d'ordre théorique : politique, juridique, économiques mais aussi symbolique. Ils concernent les canaux interocéaniques, ces routes d'eau qui traversant les Etats relient si ce n'est les océans, du moins les mers. Comment qualifier les nouvelles routes maritimes que sont les canaux interocéaniques ? Quelle vision les juristes, en droit interne et international, peuvent-ils développer ? Frantz Mynard et Frédéric Davansant proposent des pistes de réflexion mêlant les regards du philosophe, du sociologue, de l'historien du droit et du juriste contemporain. Quelle que soit la période et la taille du projet, toute route maritime artificielle nouvellement ouverte perturbe la situation antérieure. Il en alla ainsi du Canal du Midi au XVII^e, du Canal de Suez au XIX^e ou de Panama au XX^e siècle. Les réalisations à venir dont le projet de canal dit du Nicaragua reliant les Océans pacifiques et atlantiques renvoient à des questionnements similaires, avec toutefois des considérations écologiques aggravées en raison de l'état fragilisé de notre planète.

De l'ensemble de ces interventions interrogeant des temps et des projets voire des réalisations différentes, des constantes peuvent être retenues. Toutes s'inscrivent dans la longue durée, parfois des siècles. Elles se fondent sur des observations personnelles, souvent tenues secrètes et revêtant des considérations magiques ou habillées de pratiques religieuses. Les préoccupations économiques rejoignent la maîtrise technique favorisant les déplacements. Le respect de la nature et des hommes la peuplant est de peu de poids. La quête du lucre, la volonté d'imposer un mode civilisateur prend rapidement le pas sur les écosystèmes et les pratiques culturelles et religieuses. Le montage juridique et financier est souvent lourd, complexe, mêlant des capitaux divers et des intérêts parfois antagonistes. Les contestations qui en sont la suite toute logique sont nombreuses. Aussi faut-il une autorité tutélaire pour parvenir à monter de grandes opérations de construction, d'investigation ou de conquêtes.

L'autorité d'un Etat ou des Etats souverains accompagne nécessairement la marche du projet pour le conduire à bonne fin. Le fait accompli est irréversible et de nouvelles pratiques économiques et sociales prennent le pas sur la situation antérieure qui peu à peu se dilue. Toutefois en raison de résistances, la conservation de l'autorité et la maîtrise des lieux supposent le concours d'une force militaire. Il n'est pas indifférent de relever dans les trois cas de figure présentés un jeu de permanence et l'accumulation des éléments ci-dessus, avec, cela va sans dire, les nuances imposées par le temps et les lieux d'action.

La route maritime nouvelle est à la fois un creuset de civilisation et l'annonce manifeste de profondes mutations. Elle est aussi un sujet de discordes qu'accompagnent assez naturellement les enjeux économiques et stratégiques. A toutes périodes de l'histoire humaine ces questions se sont posées, plus ou moins bien résolues avec force interventions diplomatiques pour limiter les jeux militaires. La création de routes dans l'Arctique, reliant océans atlantique et pacifique, est aujourd'hui un projet fortement agité, facilité par la fonte de la