

PREMIÈRE PARTIE

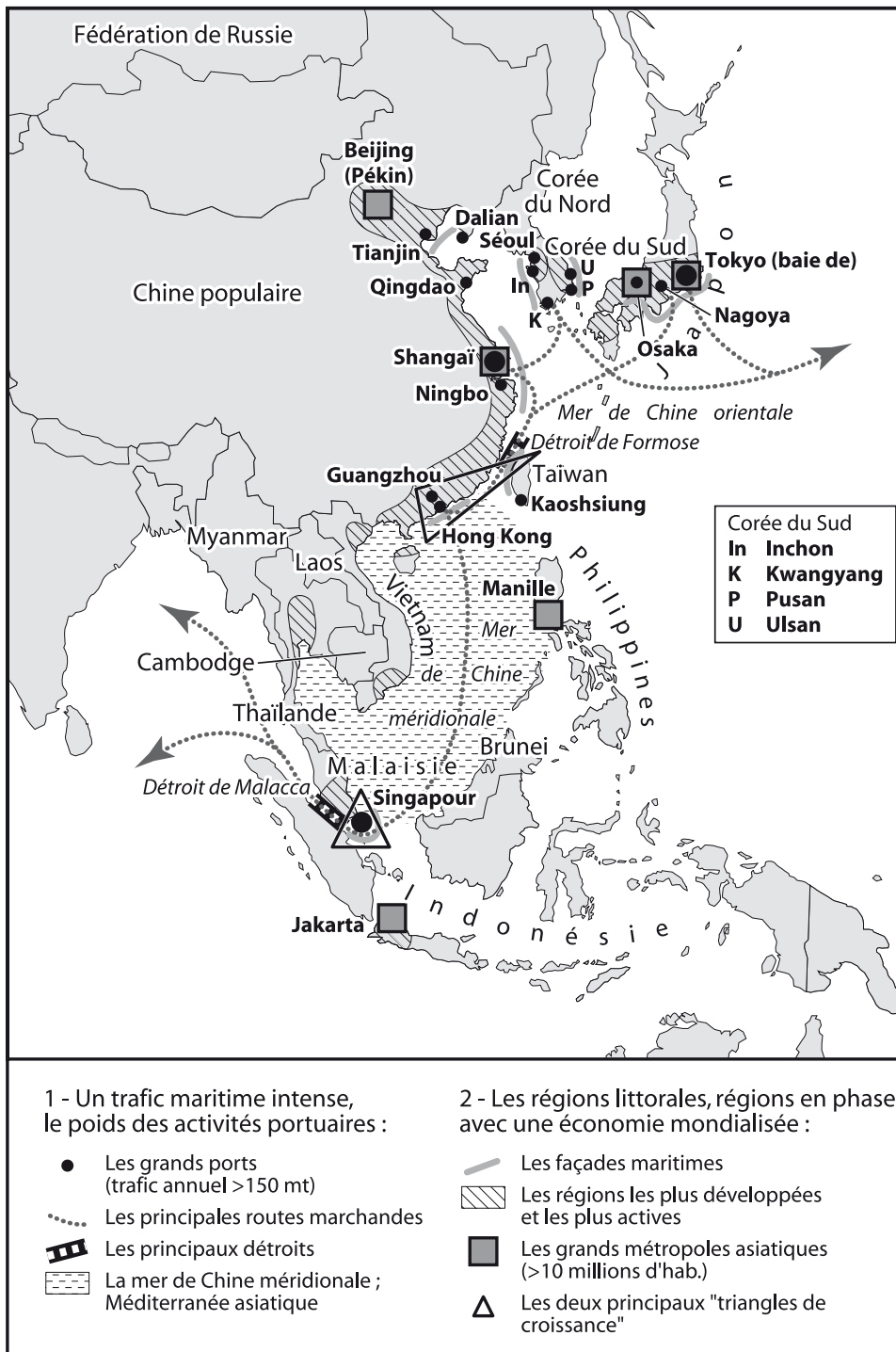
DE LA RÉPULSION À L'« APPEL DE LA MER »

Gabriel Wackermann

Les espaces maritimes sont devenus également source de mémoire des naufrages et des grandes catastrophes de la circulation maritime et aérienne, par leurs profondeurs qui constituent de véritables archives de l'histoire mondiale des sociétés, des sciences et techniques, des mouvements marins, de la conservation des épaves...

La figure suivante exprime l'extraordinaire « appel de la mer » contemporain en Asie-Pacifique, sous l'effet conjugué de la position géographique, de grands pôles d'entraînement et de deux triangles de croissance qui donnent l'impulsion au développement appuyé sur de grandes routes maritimes, de grands ports maritimes, des détroits canalisateurs de flux ainsi que des arrière-pays peuplés, actifs et dotés de savoir et savoir-faire appropriés.

« L'extraordinaire "appel de la mer" en Asie-Pacifique en 2005 »



Source : A. Battistoni-Lemière, in P. Dalenne & A. Nonjon (dir.), *L'espace mondial : fractures ou interdépendances?*, 2005, Paris, Ellipses.

CHAPITRE 1

DES REPRÉSENTATIONS ET EXPLORATIONS À LA CONQUÊTE DE LA MER

I. DES REPRÉSENTATIONS ET PROJECTIONS AUX RÉALITÉS DES CIVILISATIONS DE LA MER

A. Mythologie et répulsions

- Mythes fondateurs

Évoquons d'emblée un mythe fort ancien, déjà mentionné dans « La République » de Platon, qui fait référence pour la première fois, semble-t-il, à l'Atlantide, à la fin du v^e siècle avant J.-C. C'est par la voix de Socrate que Platon mentionne l'existence de cette île dans le « Timée » et le « Critias ». Il s'agit d'une « cité parfaite » détruite par la puissance des « éléments », engloutie par les eaux de mer lors d'un « cataclysme ». Thucydide y fait également allusion dans son « Histoire de la guerre du Péloponnèse ». Au Moyen Âge, par contre, il s'agit de prouver à mainte reprise l'existence réelle de ce mythe. À l'époque Moderne, certains entendent y reconnaître Athènes et, à l'époque contemporaine, Jules Verne s'emploie à faire passer le Nautilus dans les eaux de l'Atlantide engloutie.

En fait, « *Atlantide* » dérive du mot grec « île » et signifie, en fin de compte, « île d'Atlas », *porteuse d'une cité parfaite, cette aspiration présente de manière permanente dans la représentation grecque d'une démocratie accomplie, une démocratie maritime, en somme*. À l'échelle sociale, les Atlantides portent un peuple d'insulaires parfaits, citoyens modèles d'une « chose publique », l'État, appelé par les Romains « res publica ». La recherche de la réalité de l'Atlantide s'appuie sur des transmissions égyptiennes. L'Atlantide n'aurait-elle pas existé du côté des Colonnes d'Hercule (déroit de Gibraltar) ou à proximité de celles-ci, ou encore du côté des Açores, dans la mer Égée ou la mer du Nord ?

Nous rejoignons ici des préoccupations proprement géographiques qui ne sauraient passer à côté des mythes, d'autant plus que des géologues et des géomorphologues ont avancé l'idée de raz-de-marée provoqués par des irrptions volcaniques successives. L'île de Santorin se livre à cet exercice, parce qu'une partie de son territoire a été inondé autour de 1600 av. J.-C., un phénomène naturel qui a donné naissance à de nombreux mythes antiques.

Le détroit de Gibraltar demeure un autre point de fixation, ayant connu une montée des eaux. Au xix^e siècle, surgit le mythe de la Lémurie, du fait que des lémuriens peuplent les eaux de certains littoraux de l'océan Indien, de la Malaisie et de Madagascar, qui ont tous connu des « déluges », voire le Déluge, faisant référence à l'Atlantide. Mais nous retournons ici en pleine ambiance littéraire ayant suscité, par exemple, une identité mauricienne sur un continent, terre des « âmes mortes » et de déchirure identitaire. L'Iliade et l'Odyssée, le mythe d'Homère, sont aussi à base maritime, interpellant constamment la Méditerranée dans ses fibres profondes.

Le concept de la mer est donc fort riche en représentations, symboles et mythes (Paulet, 2006). La mythologie, le désincarné l'ont emporté pendant longtemps sur la réalité concrète du maritime et de l'insulaire. Le mythe du « bon sauvage » s'est également répercuté sur les abords des rivages nordaméricains de l'océan Atlantique, allant de pair, à l'époque de Jean-Jacques Rousseau, avec l'esprit de liberté incarné par l'horizon de l'océan à partir duquel les colons anglais sont parvenus

à l'indépendance sous la forme de la démocratie états-unienne. Ici, Lumières du xviii^e siècle et retour à la nature, considérée comme bonne, malgré elle dans sa dure réalité, se sont conjugués pour annoncer un oekoumène nouveau. Bernardin de Saint-Pierre, dans « Paul et Virginie », est venu renforcer, à la même époque, cette étonnante ambiance confondant à dessein « la liberté chérie » avec une nature autoproclamée elle aussi libératrice des jougs historiques en place, la forte image de l'infini et libérateur horizon maritime à l'appui.

Dans le Pacifique cette fois-ci, et déjà au début du xviii^e siècle, dans le monde insulaire, par « La vie et les étranges aventures de Robinson Crusoë » (1719), Daniel Defoë s'est appuyé sur l'histoire réelle du marin écossais Selkirk que son capitaine a abandonné sur une île de l'archipel de Juan-Fernandez, à l'ouest du Chili, et qui y a vécu de 1704 à 1709, pour montrer que son héros a été à même de retrouver un certain bonheur; un bonheur qu'il a accompli davantage encore avec un nouveau compagnon, le sauvage Vendredi, arraché à ses ennemis par Robinson même.

Dans le même océan, une telle aventure vers le monde insulaire, à la Robinson Crusoë, a inspiré des artistes à leur façon – Gauguin, Jacques Brel... – et a fait sensation, d'autant plus que le voyage qui, en ces temps-là, a accompagné le départ pour le lointain, atlantique ou pacifique, souvent pour l'exil, celui des bagnards, par exemple, a été une rupture, de gré ou de force, avec le lien social.

Cette aventure de Robinson Crusoë, survenue un peu plus de deux siècles après le début des grandes explorations et des grandes découvertes – Christophe Colomb a découvert l'Amérique en 1492- a été reprise dans le roman de Daniel Defoë pour rappeler les comportements barbares de l'époque moderne. Faisant de Robinson le symbole des victimes des pratiques lointaines des navigateurs sur les océans, Defoë, a aussi dressé un portrait de l'aventurier forcé livré à lui-même, loin des « civilisations », créant un monde à lui par les rapports entretenus avec le milieu naturel ambiant, partageant un moment donné son existence de complémentarité humaine avec Vendredi. Tous les fantasmes et imaginaires purent éclore à partir de l'appropriation du roman de Defoë par d'innombrables lecteurs disséminés dans les pays dits développés. Plus tard, Victor Hugo s'est penché avec émotion, sur « Les travailleurs de la mer » (1866), au moment même où, dans « La légende des siècles » (1859-1893), il dépeignait avec vigueur et compassion le côté ombre de l'ère industrielle en pleine euphorie capitaliste.

Le roman a été appelé ainsi à entrer avec force dans la réflexion sur les turpitudes inhérentes aux expéditions et conquêtes, généralement d'essence coloniale, dont les mers et océans ont été porteurs. Comme devaient le faire déjà Charles Dickens dans son roman « Oliver Twist », paru en 1838, et, plus tard, Emile Zola (1840-1902), dans « Germinal », « Au bonheur des dames »... le roman est venu se proposer comme l'un des supports scientifiques de la critique sociale; la géographie, science des rapports sociétaux aux territoires, est devenue particulièrement attentive à ces apports littéraires. La mer a toujours été présente, parallèlement à la terre.

- **L'océan et la mer, « images de l'indistinction primordiale, de l'indétermination principielle » (Chevalier & Gheerbrandt, 1982, p. 684-685)**

L'immensité de l'étendue océanique et maritime incite à rêver d'un monde sans limites, se fondant dans l'espace stellaire, le cosmos. Vishnu dort sur l'océan, l'« arnava » (« la mer informelle et ténébreuse »), les « Eaux inférieures sur lesquelles plane l'esprit divin et d'où naît le bourgeonnement originel ». Le Sanglier Varâha-avatâra fait émerger la terre de sa surface; Izanami l'agite de sa lance et y crée la première île par coagulation, les Deva et les Asura la « barattent », en extraient l'« amrita », le breuvage d'immortalité.

Mer et océan sont aussi le symbole des Eaux supérieures, de l'Essence divine, du Nirvâna. Pour Maître Eckhart, Dante et les Sûfi, la mer représente l'insondable nature de Dieu. Dans le bouddhisme, la goutte de rosée « glisse dans la mer étincelante. Dans le Taoïsme, le Tao est au monde comme la mer aux rivières; « toutes les eaux y confluent sans la remplir; toutes les eaux en sortent sans la vider. Voilà pourquoi je vais à la mer », écrit Tchuang-tseu (chap. 12). Selon Shabestari, l'océan est le cœur, la connaissance; le rivage en est la gnose, le coquillage, le langage, et la perle qu'il contient, la « science du cœur », le sens secret du langage.

L'océan est à la fois « la mer des passions » et « l'océan des existences » pour Samyuttanikâya (4, 157) qui précise : « Qui a franchi la mer avec ses requins et ses démons, avec ses flots terribles, si difficiles à franchir... on le dit allé au bout du monde et parti au-delà. »

Dans les mythologies égyptiennes, la naissance et la vie étaient considérées comme une émergence de l'océan, « à l'image des buttes bourbeuses que découvre le Nil lors de sa décrue ». Constamment, existence dans le milieu quotidien, projections mythiques et considérations eschatologiques se rencontrent, se mélangent, se heurtent, se conjuguent. En Égypte, le dieu initial n'était-il pas appelé « la terre qui émerge. »

- **La mer, symbole de la dynamique de la vie**

Dans la mythologie, tout vient de la mer et tout y retourne. Les eaux en continuels mouvements symbolisent l'état constamment transitoire de la vie durant laquelle se mélangent des potentialités informelles et des réalités formelles, à base d'ambivalence, de doutes et de certitudes, d'indécision et de volonté d'affirmation, d'orientation vers le bien ou le mal. La mer reflète donc aussi l'image de la vie et celle de la mort.

À cet effet, il convient d'amadouer la mer pour la rendre clémente, à force de sacrifices rituels. Grecs et Romains sacrifiaient aux dieux de la mer des animaux symboles de fécondité, tels que des taureaux et des chevaux.

De manière générale, la mer rejoint le symbolisme de l'eau et de l'Océan; à ce sujet, elle joue un rôle important dans l'ensemble des conceptions celtiques : les dieux sont ainsi venus en Irlande; c'est aussi par elle, que l'homme s'en va dans l'Autre Monde. Elle donne et retire la vie. Elle est le réceptacle des enfants nés monstres abandonnés à elle. Morann, fils du roi usurpateur Caipre, en est un; l'eau de mer a toutefois brisé le masque qui a recouvert son visage; des serviteurs l'ont recueilli; sous le règne du successeur légitime de son père, il est devenu un très grand juge (Chevalier & Gheerbrandt, 1982, entrée « Mer »). L'enchanteur Merlin est Mori-genos (« né de la mer ») et Pélage est Mori-dunon (« forteresse de la mer »).

- **De la mer qui gronde à celle qui attire**

La mer ne cesse de gronder, propulsant des monstres de ses profondeurs, symbolisant le subconscient, source de courants mortels, mais aussi vivifiants. Dans la Bible, la mer est fréquemment le symbole de l'hostilité de Dieu. Pour Ezéchiel, le voyant de l'Apocalypse, la mer n'existera plus dans l'Autre Monde. Les mystiques considèrent la mer comme le siège des passions, le siècle présent, permettant aux hommes de choisir entre leur noyade ou leur sauvetage. Lutèce – Paris –, par contre, « fluctuat, nec mergitur », peut être menacée par des tempêtes, mais ne sombre jamais.

Après la Deuxième guerre mondiale et la période transitoire de rationnements, de privations et de reconstruction, la véritable Après-guerre a commencé. Ainsi, c'est à partir du début de la deuxième moitié du *xx^e* siècle que mers et océans sont devenues très vite hautement attractifs. Les mentalités et comportements ont été soumis à une véritable mutation par suite des progrès scientifiques et technologiques exponentiels réalisés « à la faveur » du Deuxième conflit mondial. Celui-ci a été lui-même actionné par une dynamique surtout aérienne, par les attaques permanentes, et maritimes, par la logistique et les points d'appui qui ont permis de se rapprocher de la victoire finale. Pour ce faire, il a fallu, de la part des États-Unis, acteurs militaires essentiels dans ce domaine, les prémisses de l'esprit et de la réalité de la Silicon Valley, innover rapidement dans tous les domaines non seulement propres aux armées de terre, de mer et de l'air, mais à l'ensemble des besoins quotidiens des individus et des sociétés, appelés l'intendance au sens strict du terme. Des besoins qui ont vite dépassé, les armées déposées, les exigences habituelles. La Libération du monde occidental a suscité un engouement pour une vie dégagée des contraintes restreignant la vie quotidienne, privée et professionnelle, mais aussi récréative et culturelle.

La mobilité croissante des biens et des personnes, la redynamisation de l'Europe par le Plan Marshall ont redéployé avec force les échanges maritimes et commencé l'amélioration des niveaux de vie pour glisser petit à petit vers une économie de bien-être, initiée par la mise en place d'une société de consommation, à l'appui d'une culture de masse. Le « miracle économique » allemand

est très significatif à cet égard. L'économie sociale de marché et le « Mitbestimmungsrecht » (le droit de cogestion) ont créé en République fédérale d'Allemagne (RFA) -la portion de l'Allemagne à l'ouest du Rideau de Fer- un développement économique sans pareil accompagné par l'émergence d'une « Wohlstandsgesellschaft » (société de bien-être), unique au monde d'alors.

Ce grand bond en avant, qui va placer, dans les années 1970, la RFA en deuxième position parmi les puissances économiques occidentales, devant le Japon et derrière les États-Unis, a entraîné la formation d'une Allemagne des classes moyennes qui se sont lancées dans une économie récréative très active et un tourisme international, notamment balnéaire. Celui-ci les a souvent placés en première position. États-Unis, Japon, Canada, France... les ont suivis. De puissants groupes médiatiques et des tour-operators de taille internationale ont induit et accompagné ce mouvement.

Du coup, les littoraux attractifs, maritimes et océaniques, ont été assaillis sur le globe tout entier, suscitant la naissance de nombreuses stations balnéaires, ainsi que, pour les riches, le tourisme de plaisance. Le port de navigation de plaisance de Los Angeles est devenu le symbole de cette nouvelle ère de la plaisance et un modèle d'aménagement littoral; le Port Canto de Cannes en est une imitation réduite.

Tandis que précédemment, c'est-à-dire jusqu'en 1939, les paquebots transatlantiques étaient avant tout destinés aux déplacements d'affaires et d'agrément, du La Fayette au Normandie, du Queen Mary au Queen Elisabeth, voici que la France est déjà une amorce de paquebot de croisière, avant que la génération des méga-paquebots ne commence à sillonner le Pacifique au moment où le centre de gravité maritime se déplace lentement vers cet océan.

B. Projections du désir maritime

C'est toutefois Jules Verne (1828-1905) qui a transformé le désir maritime en un engouement pour le progrès scientifique et technique, donnant l'avant-goût du progrès technologique aux scientifiques comme au grand public, aux adolescents, jeunes et adultes, réalisant par sa série de romans qui ont conquis des lecteurs du monde entier, un début de métamorphose des esprits et des comportements. Cet écrivain romancier nantais, des bords de l'Atlantique, auteur notamment de « Vingt mille lieues sous les mers », qui a produit 64 volumes consacrés aux « Voyages extraordinaires », depuis le maritime jusqu'aux explorations spatiales du futur, a bénéficié de plus de 4000 traductions, se classant en termes de succès d'auteur juste derrière Agatha Christie.

Jules Verne n'exprime plus la mythologie de la mer, mais entretient à la fois le fantastique, le merveilleux, l'inespéré, l'extraordinaire et le possible, le potentiellement réalisable, dès lors que l'on considère que les Lumières suscitées au xviii^e siècle par la naissance de l'espoir, voire la croyance en un progrès scientifique et technique, déjà potentiellement technologique, sont susceptibles de conduire vers un accomplissement individuel et sociétal constant, même à un bonheur universel à partir de la mise en œuvre de vertus universelles. D'autant plus que notre romancier procède déjà à une démarche « prospective » avant l'heure, à base de projections romancées. Par là même, il se place à mi-chemin d'un certain obscurantisme qui a limité l'horizon mental des temps précédents et d'une large ouverture de liberté de penser, d'audace intellectuelle, de tolérance et de fraternité, conduisant à une ambiance d'innovation et de créativité sans limite. Comme la masse océanique qui invite au large infini, d'une part, et l'univers spatial extensible à l'infini lui aussi.

La publication en feuilletons de « Vingt mille lieues sous les mers », regroupés dans le sixième ouvrage des « Voyages extraordinaires », a commencé en 1869, à la fin du Second empire, premier sommet du rayonnement et de l'ambiance de la révolution industrielle. Le sous-marin Nautilus, aux ordres du capitaine Némoto, un vrai trésor de hautes technologies aussi diverses et complexes que riches en perspectives, traverse mers et océans et sauve trois naufragés de bateaux de commerce coulés par une bête inconnue et rapide. Devenus prisonniers, ils participent durant huit mois à l'équipée dirigée par Némoto. Grâce à des dessins inspirés d'une haine viscérale de celui-ci à l'encontre des Anglais, ils parviennent, après s'être échappés, à rejoindre les îles Lofoten. Un roman qui associe vécu réel et imaginaire et s'inspire du naturalisme de Guy de Maupassant. En 1872, le personnage intrépide de Phileas Fogg, relevant le défi de son

club londonien, suit l'itinéraire du héros de Jules Verne, et entreprend un voyage éclair rendu possible par les progrès scientifiques et techniques, la révolution des transports et l'ouverture de nouvelles voies de communication. Une confirmation de l'optique de Jules Verne qui est une vision positive du progrès intervenu au XIX^e siècle, un bien pour l'humanité.

Pour les géographes et les historiens, il s'agit là d'un modèle de roman d'une modernité naissante s'appuyant sur une lecture territoriale de la trame de l'ouvrage (J. Dusseau, 2005) *De manière générale, nous sommes placés face à une nouvelle projection de l'existence, des ressources et du fonctionnement du globe*. Ainsi, les fonds marins et océaniques constituent des éléments de l'oekoumène. Le géographe Louis Dupuy perçoit dans ce roman une « métaphore écologique », un début de réflexion sur les relations société/territoriales. Pourtant, en dépit de son important capital scientifique et ses percées pionnières, donc à cause d'elles, des littéraires frileux de la Bibliothèque de la Pléiade ne l'ont fait paraître qu'en 2012, dans une publication contenant encore trois autres romans de l'auteur, alors que le premier sous-marin à propulsion nucléaire, baptisé Nautilus, était lancé depuis 1954.

Par ailleurs, selon Michel Serres, « il nous manque, aujourd'hui, un auteur qui serait capable de prendre la main d'un scientifique à gauche et la main d'un géographe à droite ». Pour Jean-Yves Puyo, « la géographie ne semble plus faire rêver autant que par le passé ». Deux opinions sans doute extrêmes, mais qui méritent réflexion. Parmi les géographes actuels, notamment au sein de la Société de géographie, il en est qui savent démentir ces propos.

Depuis l'Après-Deuxième guerre mondiale, des explorateurs solitaires et pionniers n'ont cessé, pour leur part, de sillonner les océans, le Pacifique, l'Atlantique jusqu'en Antarctique. Si les performances dans l'endurance et la résistance physique ont été les moteurs des expéditions, ils ont interrogé vieilles cultures et civilisations, conditions de vie, régimes alimentaires, épreuves de la solitude... Signalons, entre autres, l'expédition de Thor Heyerdahl, navigateur norvégien, archéologue, anthropologue, biologiste, qui en 1947, a traversé, avec une poignée d'hommes, sur un radeau, le Pacifique Sud où, inspiré de légendes polynésiennes, il a suivi les traces du héros mythique Kon-Tiki ayant opéré dans le monde insulaire du Pacifique Sud. La réalisation d'un exploit destinée à la découverte du vieux monde polynésien, en 101 jours. Heyerdahl a donné à son exploit et à son radeau le nom de Kon-Tiki; avec, comme nourriture, principalement du poisson cru, du plancton, de l'eau de pluie et, de temps à autre de l'eau de mer. Son récit de voyage, paru l'année suivante, vise à démontrer que voyager, c'est quitter quelque chose et chercher quelque chose, montrer à ses compatriotes combien le citoyen norvégien sait être héroïque. Dans d'autres écrits consacrés à d'autres exploits, Heyerdahl participe à la construction nationale des comportements héroïques dans des conditions extrêmes sur les mers ou vers les pôles. Un film qui y est consacré reçoit un « Oscar » en 1952.

Relevons encore l'exploit du docteur français Alain Bombard, appelé « le Docteur Bombard », mais aussi « le Docteur fou », qui s'est inspiré de l'épisode du Kon-Tiki pour se lancer à son tour, en août 1952, avec un Panaméen, britannique d'origine, Jack Palmer, dans un petit bateau en caoutchouc, le zodiaque dénommé « L'Hérétique », depuis Monaco jusqu'aux îles Barbades, en 62 jours, larguant son compagnon à Tanger.

De nos jours, le sport et ses compétitions nautiques se sont emparés du maritime. Le « Vendée globe » en est une démonstration éclatante depuis sa création en 1986, car dite « mondialisée », mais néanmoins essentiellement européenne.

Par contre, le tour du monde virtuel entrepris en 2011 par Gwenola Wagon dans le cadre du Globodrome, une production aux images 3 D, plongée dans une submersion d'informations, « une expédition mentale » sur le globe virtuel Google Earth, projette la guerre des Six Jours, de nombreux paquebots de croisière, des photos de l'entrée jour et nuit de bâtiments navals dans le canal de Suez, un paradis artificiel et une oasis pour touristes tout au long de la mer Rouge, la mégapole de Bombay, le détroit de Malacca... Une vision d'une planète en perdition, en somme. Les temps ont bien changé, l'érosion des conditions du bonheur aidant. La projection sur le monde d'aujourd'hui aussi : avec le recul, les yeux ont commencé à se dessiller parmi ceux mêmes qui ont refusé de voir ; *la mondialisation, dont la maritimisation de la planète, s'est*

enfoncée dans des perversions sociéto-environnementales et socio-économiques, voire culturelles, d'une ampleur jamais égalée.

Il est vrai que le sens du profit n'a su demeurer étranger pendant longtemps à l'aventure maritime. Déjà, Christophe Colomb et les Conquistadors, ainsi que leurs supports politiques avaient assigné des finalités sonnantes et trébuchantes aux explorateurs envoyés dans les Indes occidentales, en réalité sur un nouveau continent dont le Sud regorgeait d'or, d'argent et de bien d'autres biens tangibles, exploités avec avidité durant les siècles suivants. Non seulement, l'exploitation sans vergogne s'est accélérée, mais de précieux biens culturels n'ont cessé d'être détruits.

L'une des dernières survivances de cette emprise du colonialisme occidental est l'industrie du rhum, désormais débarrassée des scories du colonialisme, mais néanmoins teintée encore de relans du passé, comme il y a à peine trois décennies le « Y a bon Banania », ou le « nègre » mendiant placé dans la « crèche de Noël du petit Jésus ». Un certain amalgame demeure dans la « Route du Rhum », devenue expressivement « La Route du Rhum – La Banque Postale », une opération qui n'est pas purement désintéressée ni une manifestation culturelle sans sous-entendus. Mais elle ne saurait l'être, nécessitant des financements importants, depuis des sponsors privés jusqu'à des collectivités territoriales. En soi cependant, elle s'appuie sur une course quadriennale en solitaire et sans escale, reliant Saint-Malo à Pointe-à-Pitre. Là aussi, la prépondérance des navigateurs est française -82 % en 2010- les autres nationalités étant principalement européennes ; les anglo-saxons non européens se limitent à moins d'une dizaine : quelques Canadiens, de rares États-Uniens, l'un ou l'autre Australien et Néo-Zélandais.

Ce sont les mésaventures et les catastrophes qui ont mis fréquemment l'accent sur l'engouement pour l'aventure maritime.

L'exemple parmi les plus tragiques, le premier dans le domaine des paquebots à retentissement mondial, ayant attiré les grandes fortunes à bord, est celui du *Titanic*. La construction de ce plus grand géant des mers de l'époque, paquebot le plus imposant et le plus luxueux de son temps, a rassemblé une partie des super-riches du monde occidental. Son naufrage, après avoir heurté un iceberg, le 15 avril 1912, cinq jours après son départ du port britannique de Southampton, en direction de New York, a retenu l'attention mondiale tant pour le nombre de passagers transportés – environ 2 200 personnes – que pour l'inauguration annoncée de périples transatlantiques et la dépendance par rapport à des défaillances humaines et l'inachèvement des progrès techniques associé à l'absence du savoir-faire technologique. Il n'y eut qu'environ 700 rescapés. Une catastrophe qui a suscité une réglementation très stricte de l'industrie naissante des paquebots et de la formation des personnels.

C. Peuples et civilisations de la mer

« Le bateau c'est la liberté, pas seulement le moyen d'atteindre un but »

(Bernard Moitessier)

Face à l'horizon infini de la mer, le terrien, l'insulaire éprouve le besoin d'aller au large, de se défaire, au moins pour un bout de temps, de ses attaches, de ses contraintes quotidiennes. Aller voir « d'autres horizons », oublier, se détendre, refaire ses forces mentales et physiques, rêver, affronter les éléments au contact des vagues, houles, tempêtes, tout cela à la fois pour revenir « autre ». Quoi de mieux alors que le bateau pour cette séquence de liberté offerte par l'étendue marine, rien, parfois, que pour se laisser aller au gré des vagues, ne penser à rien, ressentir les vibrations de l'immensité ! Un peu comme Goethe, homme des Lumières, terrien invétéré, qui aimait se laisser aller en solitaire dans la forêt sans avoir envie de penser à quoi que ce soit (« Ich ging im Walde so für mich hin, und nichts zu suchen, das war mein Sinn ») ; une démarche pourtant féconde pour l'intellect. Partir en bateau, quérir la liberté, changer d'ambiance, donner sens à son existence, voilà la quête philosophique associée à l'évasion physique et mentale. En cela le slogan « terre et mer : un seul monde », lancé en 1997 par l'UNESCO (*Sources UNESCO*, Paris, 96/1997, p. 7), est venu à point mettre l'accent sur la