

Introduction

Christian EMIG
directeur de recherche au CNRS, Société française d'écologie
Christiane VILLAIN-GANDOSSI
directeur de recherche émérite au CNRS,
Société française d'histoire marine-SFHM, académie du Var
Patrick GEISTDOERFER
directeur de recherche au CNRS, membre de l'académie de Marine

Les peuples riverains de la mer Méditerranée sont liés depuis des millénaires par leur histoire autour de cette mer commune, la *Mare nostrum*. Il est difficile de considérer le bassin méditerranéen comme un ensemble politique cohérent et de ne pas tenir compte des fractures et des conflits qui le divisent. Pourtant, malgré des différences politiques, économiques et culturelles, cette mer appelle les peuples des vingt-trois pays riverains à une solidarité commune, basée aujourd'hui sur un ensemble d'actions concertées – dont le Plan bleu de l'UNESCO, le Plan d'action pour la Méditerranée, la Commission méditerranéenne du développement durable – afin de freiner la dégradation de leur cadre de vie : autour des quarante-six mille kilomètres de côtes de cette mer qui fut durant des siècles le centre du monde occidental, les hommes se sont rencontrés et se sont affrontés, tout en restant liés par un héritage incomparable et par des enjeux communs. La nature a façonné les hommes et les civilisations se sont succédé les unes aux autres avec des mutations rapides ; les hommes ont en retour pesé sur la nature. C'est sur le littoral que tout se concentre : urbanisation, compétition pour les sols et les énergies, tourisme, pollutions et déchets se déversant dans la mer, dégradation des paysages, des écosystèmes.

La mer Méditerranée – dont le nom signifie « mer au milieu des terres » – présente les spécificités suivantes : elle baigne trois continents, Europe, Afrique, Asie ; elle fut le berceau de trois religions monothéistes : judaïsme, christianisme et islamisme ; elle est composée de trois bassins très différents, occidental, oriental et pontique (mer Noire) ; elle se divise selon le Plan bleu en trois zones principales : nord, sud et est.

C'est donc tout naturellement que le présent ouvrage est lui aussi découpé en trois parties qui concerneront certains aspects de l'histoire des bassins méditerranéens, des îles et des ports, et enfin de l'exploitation de l'espace maritime, navigation et pêche.

Dans la première partie, les résultats des recherches les plus récentes, tant en océanographie biologique et physique qu'en géologie marine, ont été synthétisés avec des données inédites qui remettent en question des concepts traditionnellement véhiculés sur les origines et l'évolution des bassins méditerranéens. Car la mer Méditerranée possède une riche histoire scientifique, plus riche que n'importe quelle autre mer ou océan. Elle accueille aussi sur ses rives les plus anciennes stations marines (Banyuls, Villefranche-sur-Mer, Marseille, Naples, Toulon), ce qui explique que cette mer est la plus étudiée au monde. Et pourtant, il subsiste bien des lacunes, même si c'est un peu moins qu'ailleurs, comme la distribution de la faune marine à diverses échelles, la mauvaise connaissance de la biodiversité de la faune profonde, l'évolution dans le temps de la biodiversité. L'une des causes principales de ces lacunes est l'insuffisance de supports financiers pour mener les recherches scientifiques, avec comme conséquence le manque de chercheurs.

Dans la deuxième partie, quelques îles et ports ont fait l'objet d'études, soit dans le temps passé, soit dans le présent, pour mieux gérer leur futur. Les travaux sur des îles au large de Marseille (notamment de l'archipel du Frioul, constitué principalement des îles

Pomègues et Ratonneau, reliées par la digue de Berry, et de celle du château d'If ; de l'archipel du Riou) marquent un bilan dont il faudra que les scientifiques et les politiques sachent tirer parti. Leurs vocations commerciales, maritimes, militaires et sanitaires sont étroitement en relation avec la ville de Marseille. Escales privilégiées des navires sur les routes des croisades, des attestations anciennes témoignent de leur utilisation comme lieux de passage et de stationnement.

Le rôle d'avant-port fortifié des îles du Frioul s'affirme dès le début du XVI^e siècle avec la construction du château d'If. Les Florentins, entre 1594 et 1600, vont construire les fortifications de l'île d'If, ainsi que des forts sur Pomègues et Ratonneau. Des aspects de l'histoire militaire, demeurés obscurs, trouvent leur réponse à travers l'histoire de ces fortifications, depuis les constructions florentines jusqu'à celles plus récentes datant de l'occupation allemande. Il en est de même pour les recherches de nature épidémiologique. La vocation d'isolement et de quarantaine de ces îles, dès le XVII^e siècle (l'infirmerie du port de Pomègues a été créée en 1663), va s'amplifier après la grande peste de 1720 à Marseille, puis à l'époque coloniale. L'hôpital Caroline et le lazaret du Frioul, achevés respectivement en 1828 et 1843, resteront en service jusqu'en 1948.

Par ailleurs, nous sommes là en présence d'un véritable laboratoire d'observation : inventaires de la flore et de la faune, mesures de protection de cet espace fragilisé, aménagements touristiques... Comment limiter l'impact des aléas naturels et de quelle manière peut-on assurer une gestion satisfaisante de cet espace exigu ? Le concept d'insularité met en évidence un exemple d'interface entre systèmes de processus naturels (géosystèmes) et systèmes anthropiques (socio-systèmes) dénotant une « vulnérabilité » notable. Malheureusement, il y a une tendance à ne pas voir l'importance de ces îles pour les huit cent mille habitants de Marseille et les quelque six mille bateaux répartis dans l'ensemble des ports de plaisance de Marseille : développer les loisirs maritimes et restreindre l'accès aux îles est évidemment une contradiction que les politiques ne font qu'amplifier. Barcelone, deuxième ville d'Espagne, et Marseille, deuxième ville de France, sont des exemples à méditer pour le développement de métropoles avec un espace limité entre des collines montagneuses et la mer.

Pour la troisième partie, il faut prendre en compte que la mer Méditerranée a toujours été un espace de commerce et d'échanges, alors que la pêche y est demeurée le plus souvent une activité traditionnelle, qui conserve sa structure artisanale et ses techniques anciennes. Réduite à cause de la pauvreté générale en poissons et fruits de mer, cette activité a cependant fait naître une très ancienne civilisation halieutique, fondée sur l'exploitation du thon, de la sardine et de l'anchois. Au cours de l'histoire, chaque communauté a su, avec des techniques particulières, s'approprier les ressources marines, inventant les instruments adaptés aux différentes zones de pêche et aux différentes espèces, et utilisant différents types d'embarcations. Ces techniques qui peuvent avoir perduré, mais avec de nouveaux matériaux, reposent sur la connaissance du milieu et conditionnent l'organisation professionnelle des équipages (l'exemple des prud'homies). La Méditerranée reste donc une mer de navigateurs et de commerçants. Il faudra abandonner l'idée d'un perfectionnement continu des techniques, mais plutôt insister sur la force des traditions populaires à l'intérieur d'aires géographiques bien marquées. On accordera de l'importance à l'évolution des procédés des techniques de construction et à celle des techniques de navigation, ainsi qu'au développement des transports bon marché sur de longues distances. Cette vocation sera confirmée par l'ouverture du canal de Suez. Tout ceci explique que rares sont les villes ouvertes vers la mer, le port de commerce étant une gare de triage pour l'échange des marchandises et le port de pêche n'occupant qu'une place modeste.