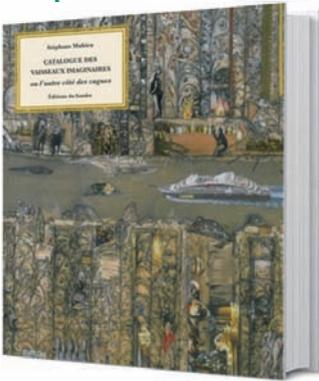


## Catalogue des vaisseaux imaginaires ou l'autre côté des vagues

Stéphane Mahieu

Éditions du Sandre 2022



En avant-propos, l'auteur nous propose l'idée que « *La bibliothèque a ses docks, ses jetées, ses quais. Dans ses bassins mouille une drôle de flottille : trirèmes, galions, bricks, cap-horniers, caboteurs, cargos, paquebots...* ».

Si nul n'ignore le *Nautilus* du capitaine Nemo, ou le *Pharaon* d'Edmond Dantès - sans parler de l'*Arche de Noé* -, qui se souvient de la *La nue filante*, ce brick de 200 tonneaux imaginé par R.L. Stevenson, dans *Le Trafiquant d'épaves* ?

Quel est le nom du navire mis en scène par Joseph Conrad dans *Lord Jim*<sup>1</sup> ?

De quelle plume est sorti le *Saint-Enoch*, trois-mâts barque havrais de 500 tonneaux qui porte les aventures du tonnelier Jean-Marie Cabidoulin<sup>2</sup> ?

Saviez-vous qu'Arthur Conan-Doyle avait inventé le *Stratford*, vapeur de 1 200 tonneaux dédié à la recherche scientifique ?

Le naufrage du *Canopé* raconté par Édouard Peisson, dans *Le Sel de la mer* est-il encore dans les mémoires ?

Savez-vous aussi que *La grande Tiphaine* est une frégate corsaire malouine à bord de laquelle Claude Farrère nous présente « Thomas Trublett dit l'Agnelet », dans un combat victorieux contre un vaisseau hollandais ; ou que le poète Tristan Corbière a imaginé la *Marie Gratis*, brick écumeur d'anglais avec son équipage de « cent vingt corsairiens, gens de corde et de sac » ?

Du premier article de ce dictionnaire particulier - l'*Amiral-Bragueton*, ce cargo mixte à bord duquel Céline, dans *Le Voyage au bout de la nuit*, fait embarquer Ferdinand Bardamu pour aller vers des colonies improbables -, jusqu'au dernier navire recensé - le *Yorrike* que B. Traven fait naviguer dans son roman

1. *Le Patna*

2. *Jules Verne*

*Le Vaisseau des morts*, cargo rouillé quasi fantôme qui erre sous les tropiques et à bord duquel figure une plaque annonçant : « *Celui qui entre ici, perd son nom et sa vie, au gré d'un souffle de vent* » -, l'auteur, particulièrement érudit, propose une notice précise de tous les textes à travers desquels nombre d'écrivains nous of-frent, selon lui, « *des billets d'embarquements* ».

Avec de très belles illustrations, ce catalogue original des navires qui n'ont existé que dans la littérature, suscite des envies de plonger - ou de replonger -, dans tous ces ouvrages consacrés à des navigations imaginaires, « *de l'autre côté des vagues* ».

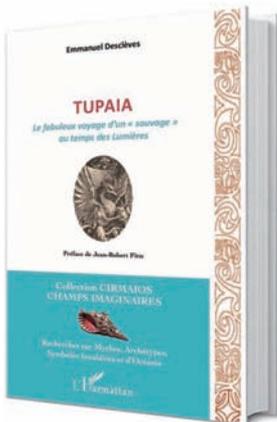
Oliver Laurens

## Tupaia, Le fabuleux voyage d'un sauvage au temps des Lumières

Emmanuel Desclèves

Vice-amiral (2S)

L'Harmattan, 2023



**T**upaia, véritable découvreur des îles du Pacifique ? Tupaia, maillon essentiel de la première circumnavigation de Cook ? Tupaia médiateur culturel de talent ?

À la lecture de l'ouvrage passionnant d'Emmanuel Desclèves, profond connaisseur du Pacifique, probablement un peu de tout cela. L'auteur nous livre ici non seulement des éléments biographiques sur ce mystérieux Polynésien, mais surtout les passerelles techniques et culturelles permettant de franchir le fossé séparant les mondes occidental et polynésien au moment où Cook rencontre Tupaia.

Né vers 1725, ayant bénéficié de l'éducation des élites de son époque (les ari'i), Tupaia accepte, pour des raisons sans doute intéressées, de jouer le tru-

chement entre Cook et le monde polynésien. En 1769, il embarque à Tahiti à bord de l'*Endeavour* et guidera/accompagnera Cook jusqu'à Batavia, 16 mois plus tard, où il mourra des fièvres.

C'est à la rencontre de deux univers mentaux et techniques radicalement distincts que l'auteur, fidèle contributeur de la Revue maritime, convie ses lecteurs. Bardés de leurs certitudes scientifiques et de la supériorité intellectuelle et morale qu'ils en déduisent, Cook et ses compagnons abordent les apports de Tupaia néanmoins avec davantage de curiosité ethnologique que de désir de comprendre ses savoirs. Ils se situent à cet égard bien dans l'esprit occidental de leur temps. Non pas que la « science naturelle » de Tupaia ait vocation à remplacer, à exclure les techniques complexes de navigation et de cartographie élaborées en Occident depuis des millénaires, mais l'auteur en montre les qualités, la justesse et la fiabilité dans l'éco-système de l'océan Pacifique : assise sur des observations attentives, patientes et permanentes ainsi que l'accumulation d'expériences des migrations au fil des générations, associée à une transmission orale fiable consubstantielle au fond culturel polynésien<sup>1</sup>, elle méritait mieux que l'incompréhension de Cook et de ses successeurs, et l'oubli au nom de la supériorité de l'esprit scientifique occidental.

En replaçant la « carte de Tupaia »<sup>2</sup> dans le contexte élargi de nos connaissances, de notre compréhension, avec 250 ans de recul, de la culture polynésienne dont il présente une magistrale synthèse dans son rapport avec l'Océan, Emmanuel Desclèves ravira ici tant les passionnés du triangle polynésien, ce « continent » maritime trop ignoré, que les experts les plus rigoureux des études océaniques.

À l'heure où l'Océan, bien commun de l'Humanité, est reconnu comme garant de l'avenir de notre planète, sachons, avec Emmanuel Desclèves, entendre et écouter Tupaia, un grand navigateur au temps des Lumières.

Jean-Pierre Laroche de Roussane

---

1. Voir « *Tē Ma'ō roa (le grand requin bleu)* » d'Emmanuel Desclèves, Revue maritime n°523, Juillet 2022 (NDLR)

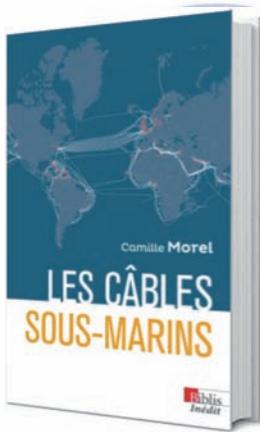
2. Voir « *La carte de Tupaia* » d'Emmanuel Desclèves, Revue maritime n°516, Mars 2020 (NDLR)

## Les câbles sous-marins

Camille Morel

Biblis Inédit

CNRS éditions 2023



Faire d'une thèse un ouvrage destiné au public revient à changer le plomb en or. Peu d'auteurs peuvent se vanter d'avoir réussi ce prodige, Camille Morel compte parmi les rares alchimistes qui ont su faire de leur travail universitaire un livre destiné et digne d'un large lectorat. Il est vrai que la matière première n'était pas du plomb mais de qualité aurifère puisque récompensée en 2021 du prix de thèse « Économie bleue » du comité France maritime et du prix stratégie maritime « amiral Daveluy ». Ces distinctions montrent qu'il s'agit d'un travail pluridisciplinaire, géopolitique, économique et juridique. De cette transmutation est né un court livre au format poche de moins de 200 pages dont la concision le dispute à la clarté.

Le plan de l'ouvrage emprunte ces disciplines qui sont autant de perspectives complémentaires pour aborder ce phénomène méconnu, celui de l'importance vitale des câbles sous-marins pour la vie numérique de notre société, méconnu car les câbles tissent « une toile invisible » (chapitre 1) et jouent un rôle que d'aucuns imaginent être celui des satellites, lesquels ne sont que leurs supplétifs. Les câbles sont certes vulnérables (accidents ou malveillance) mais aussi résilients car la toile qui se répare assez vite est interconnectable et le flux contourne les obstacles ou les interruptions de service. Il ne faut pas s'étonner que nous ayons affaire à un écosystème de dimension mondiale qui réunit de nombreux acteurs, opérateurs traditionnels des télécom, industriels de la pose, armateurs des flottes spécialisées (en France, pour une fois dans la course, il s'agit d'Alcatel et d'Orange) ; l'arrivée dans les câbles des géants du Net,

les fameux GAFAM, est en train de changer la donne avec sa part d'ombre (risque d'oligopole) et de lumière (croissance des flux et percées technologiques).

S'agissant de l'industrie numérique encore récente, on oublie que les câbles sont des outils historiques qui datent du XIX<sup>e</sup> siècle, du télégraphe puis du téléphone ; ils furent longtemps possession des Britanniques forts d'un empire colonial et maritime qui leur conféra une prédominance que les USA effacèrent seulement après la II<sup>e</sup> guerre mondiale. La situation actuelle est au confluent de l'histoire et de la géographie. La domination de l'Occident sur le monde, « challengée » par l'Extrême Orient a dessiné ce que Camille Morel a appelé « la triade », ce réseau de câbles qui relie, l'Europe, les USA et l'Asie. La France comme bien d'autres États est sous la dépendance des Américains mais a su tirer son épingle du jeu dans l'accueil des câbles (Marseille). La situation est évolutive et des perspectives s'ouvrent comme en Afrique jusqu'ici peu raccordée ou en Arctique qui pourrait devenir une route nouvelle.

Le réseau des câbles constitue sans surprise « un nouvel espace de conflictualité ». Nouvel est peut être en contradiction avec les exemples que puise M<sup>me</sup> Morel dans l'histoire : dès le XIX<sup>e</sup> siècle la coupure de câble est une arme qui sera ensuite pratiquée à grande échelle pendant le premier conflit mondial. En temps de paix l'utilisation politique des câbles est moins radicale que la coupure mais nécessite cependant des moyens de protection pour éviter qu'ils ne soient par exemple espionnés. Écouter, ne pas être écouté, *that is the question* ! Mais les câbles peuvent aussi être « intelligents » et servir d'instruments de surveillance et de mesure à des fins écologiques et scientifiques, nous voici un peu rassurés quoique la Russie et la Chine fassent peser des menaces qui n'étonneront personne.

D'où le besoin d'une gouvernance mondiale qu'évoque notre auteure, constatant son éclatement, reflet du statut des espaces maritimes que traversent les câbles partant des mers territoriales, traversant les ZEE et reposant sur des plateaux continentaux pour poursuivre leur route en haute mer sous le régime du droit du pavillon. Certes, il existe un régime juridique spécifique mais il date du temps du télégraphe avec une convention de Paris de 1884. La convention sur le droit de la mer (1982) contient elle aussi des dispositions sur les câbles sous-marins (qu'elle associe systématiquement aux pipelines) pour établir leur régime de liberté de pose en haute mer (de façon absolue) et dans les ZEE (de façon relative). Quant à leur protection, la Convention l'envisage essentiellement sous l'angle de la responsabilité et de l'indemnisation. C'est dire combien nous sommes loin de couvrir toutes les menaces, M<sup>me</sup> Morel a

raison de parler de « l'inadéquation de la protection juridique internationale face aux défis contemporains ». Nous partageons ce jugement et estimons même que c'est un véritable régime de sûreté des fonds marins qu'il s'agirait d'instituer. Mais ceci est une autre histoire.

Le pénultième développement de l'ouvrage est consacré au défi environnemental. Il n'est pas le plus convaincant tant l'empreinte des câbles est légère ; en revanche, ils pourraient être investis d'un rôle tout à fait prometteur de surveillance et de mesure (capacité « smart ») qui en ferait des alliés des protecteurs de la nature.

Le livre s'achève sur des considérations d'actualité et d'avenir qui pour être attendues n'en sont pas moins pertinentes. L'accès et la maîtrise de la technologie des câbles sont un enjeu pour les États mais leur avenir devient incertain en raison notamment de la relocalisation du stockage des données et de ruptures technologiques qui restent à ce stade hypothétiques (internet quantique).

De telles incertitudes laissent le lecteur dans l'attente fébrile de la suite de cette formidable aventure que Camille Morel nous narre avec dynamisme, rigueur et précision, faisant la démonstration rare d'une vulgarisation ambitieuse. Ce n'est pas un oxymore.

Jean-Louis Fillon

## Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08 - [association.assifm@sfr.fr](mailto:association.assifm@sfr.fr)

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».