

Géographie du continent européen

M. Maurice LE LANNOU, professeur

Le cours du *mercredi matin*, sur *L'Europe et la mer*, était en quelque sorte le prolongement de celui qui fut donné en 1969-1970 sur les fondements géographiques d'une personnalité européenne. Il s'agissait de montrer comment l'Europe, constituée par l'accumulation « barbare », s'est affirmée et finalement définie par l'aventure océanique et, somme toute, par la conquête du monde. Mais d'autre part ce cours devrait servir d'introduction à l'enseignement projeté pour 1971-1972, qui doit porter sur la profonde révolution des transports maritimes en action depuis une décennie et sur les choix qu'elle impose à une Europe désormais privée de tout monopole.

Il était utile de faire d'entrée le point de la situation actuelle et de montrer la place de notre continent dans l'exploitation des mers. L'Europe constitue toujours le pôle le plus important de l'économie maritime mondiale, le deuxième étant le Japon, le troisième l'Amérique septentrionale : un bon tiers des trafics maritimes de la planète est réalisé par ses ports, et ses pêcheurs mettent à terre près de 20 pour 100 des prises mondiales, près de 28 pour 100 si l'on fait entrer en ligne de compte l'URSS. Cette supériorité se retrouve, plus accusée encore, en ce qui concerne les moyens : au milieu de 1970, l'Europe possède 52,7 pour 100 du tonnage maritime marchand du monde (46,6 pour 100 sans l'URSS). La moitié du tonnage pour le tiers du trafic, cela indique qu'elle travaille sur mer pour les autres. Il est difficile de réunir des statistiques globales sur ce point, tant est grand l'enchevêtrement des services : si l'on voit des pavillons européens ne couvrir qu'une partie du trafic des nations qu'ils représentent, il est rare qu'ils ne servent pas également, et dans des proportions notables, à des trafics tiers. Certaines flottes européennes, la norvégienne, la grecque, la britannique, interviennent sur mer bien au delà des trafics nationaux. Bien sûr, l'Europe n'est pas seule à combler ainsi les déficiences des armements étrangers, mais elle tient dans cette activité-service un rôle très important, qui apparaîtrait mieux encore dans les chiffres si l'on pouvait regrouper les flottes des pays d'Europe pour considérer un pavillon européen.

Ces comptages globaux sont loin de rendre compte d'une présence complexe qui reste fort substantielle. Capitaux et équipages d'Europe participent beaucoup au tonnage et aux travaux des pavillons de complaisance dont les pays-hôtes ont été naguère surtout en Amérique Centrale et trouvent aujourd'hui leur principal refuge au Liberia. Si la flotte grecque sous pavillon national compte plus de 10 millions de tonneaux de jauge brute, l'ensemble des navires appartenant à des armateurs grecs s'élève à 25 millions de tonneaux. Mais des cas concrets illustrent mieux encore certaines collaborations internationales et la part qu'y prennent les pays européens. Voici celui d'un pétrolier construit en 1958 à Saint-Nazaire, qui devient en 1969 la propriété d'une société d'armement libérienne dont le capital est pour moitié koweïtien, pour 35 pour 100 libanais, pour 15 pour 100 hollandais, et est aménagé par les *Chantiers de Normandie* en porte-crevettiers qui continue de naviguer sous pavillon libérien avec un équipage français. Ce navire charge donc les bateaux-crevettiers de construction française à destination du Golfe Persique, ce qui ne l'a pas empêché de venir prendre à Rouen, le 22 juin 1970, une usine de dessalement d'eau de mer pour le Koweït, et de revenir en Europe avec du pétrole. On a extrait aussi de la précieuse mine d'informations qu'est le *Journal de la Marine Marchande* un autre bel exemple de participation européenne dans une entreprise qui échappe à l'Europe si l'on se borne aux simples statistiques de tonnages : c'est le cas du pétrolier de 223 000 tonnes *Olympic-Action*, commandé aux *Chantiers de l'Atlantique* (Saint-Nazaire) par une société du groupe Onassis pour une filiale libérienne, qui bat pavillon libérien mais porte un équipage grec et est affrété par la *British Petroleum* de Londres ; au cours de la cérémonie de baptême qui eut lieu le 16 juillet 1970, on a joué la Marseillaise et l'hymne libérien, tandis que la marraine britannique faisait son speech en anglais !

Constructions navales, participations financières, emploi d'équipages, constitution de société de pêche et de transformation du poisson à l'étranger, autant de formes d'intervention qui échappent aux statistiques claires. On les saisit assez bien pour pouvoir conclure que l'Europe reste le premier continent marin. Il est pourtant à remarquer que les pays d'Europe viennent rarement en tête des palmarès. Pour le tonnage des flottes, le premier rang est au Liberia, le deuxième au Japon, devant la Grande-Bretagne et la Norvège. Pour la construction navale, le premier rang est au Japon. Pour les trafics portuaires, les grands exportateurs de pétrole du Golfe Persique (le koweïtien Mena-el-Ahmadi, l'iranien Kharg) dépassent tous les ports européens, sauf Rotterdam. En matière de pêche, la première place est au Pérou, la deuxième au Japon, devant l'URSS, partiellement européenne, et la Norvège.

Mais il faut interpréter ces données pour saisir le véritable poids de l'Europe. La pêche, au Pérou, qui consiste uniquement en la capture d'un

anchois à farine, ne porte aucune extension de la vie maritime locale et, malgré des prises quatre fois plus volumineuses, ne supporte aucune comparaison avec les pêches norvégiennes. Le véritable concurrent de l'Europe sur le palmarès des pêcheries est le Japon. Les grands ports d'embarquement pétroliers ou minéraliers, organismes à fonction unique qui se réduisent à une monstrueuse canalisation ou à une chaîne d'élevateurs, ne sont pas des ports véritables et ne constituent nullement des foyers de vie maritime. Enfin, si le Japon est généralement en tête pour la construction navale, l'Europe n'en a pas moins de puissants constructeurs et sa production totale n'est pas si loin d'équilibrer celle de son concurrent asiatique, quand il ne lui arrive pas de la dépasser : au 30 juin 1970, l'Europe, sans l'U.R.S.S., a 58 pour 100 du tonnage en construction et en commande dans le monde, contre 35 pour 100 au Japon.

C'est en matière de tonnage marchand que l'Europe subit le plus notable recul relatif depuis la dernière guerre. En 1939, elle comptait encore pour 62 ou 63 pour 100 dans le tonnage mondial : si derrière le Royaume Uni, alors en tête avec 26 pour 100 (40 en 1920), viennent le Japon et les Etats-Unis, il faut descendre au-dessous du dixième rang pour trouver des non-européens. Quinze ans après, en 1954, l'Europe n'a plus que la moitié du tonnage du monde, et le classement révèle des nouveautés d'importance : l'entrée en lice de l'U.R.S.S. et l'avènement des pavillons de complaisance (lesquels couvriront en 1958 plus de 15 pour 100 du port en lourd — c'est-à-dire de la capacité de charge en poids — de la flotte mondiale, et même plus du quart en ce qui concerne les pétroliers). Les Etats-Unis sont passés en tête de la liste, mais par le gonflement d'une flotte de réserve qui deviendra une flotte de démolition. Le Japon a perdu son rang, mais ne tardera pas à le retrouver. Et la résurrection des flottes grecque, allemande et italienne ne compensera qu'imparfaitement la rapide ascension japonaise ainsi que la multiplication, à travers le globe, de pavillons tout neufs aux couleurs des nouvelles indépendances. Si l'Europe atteint encore aujourd'hui la moitié du tonnage du monde, c'est avec l'aide d'une U.R.S.S. en considérables progrès, mais dont les chiffres sont gonflés par la prise en compte de quelque quatre millions de tonneaux de navires-usines, et... qui ne joue guère le jeu européen. Pour l'Europe, les temps du monopole sont bien révolus ; elle n'est plus qu'un partenaire de grand poids.

Pour faire mieux comprendre la situation actuelle, le cours a comporté quelques leçons d'histoire. En matière maritime, l'histoire contemporaine de l'Europe part de l'époque où la Grande-Bretagne ne parvient plus à organiser au profit de ses armateurs et de ses entrepôts le ramassage et la redistribution des marchandises majeures. Cela se précipite après 1875 : l'Europe continentale et bientôt le Japon résistent à la supériorité britannique en multipliant, entre leurs ports et les fournisseurs des mondes lointains, les relations directes.

L'Angleterre, pour compenser la perte de ses courtages, offre alors ses navires pour ces commerces étrangers, et ce service de *tramping* lui permet de conserver sur mer la première place. Mais le *tramp* n'est pas seulement l'instrument d'un sauvetage, il représente aussi un type bien caractéristique de civilisation économique. Dans un monde marqué par la grande supériorité de l'Europe et par le manque d'indépendance et de structure des pays exotiques, l'engin idéal pour le ramassage des matières premières, comme pour la distribution complémentaire de produits fabriqués dont une partie importante est encore constituée par la cotonnade et la pacotille, est vraiment ce *tramp* vagabond, cargo à tout faire armé en Grande-Bretagne ou en Norvège pour livrer à Londres, à Rotterdam ou à Hambourg des charges butinées tout au long de périples lointains. Bien entendu, les océans sont aussi traversés de « lignes » régulières qui joignent de grands ports européens à quelques points privilégiés d'outre-mer — le Rio de la Plata, l'Extrême-Orient, l'Australie... —, mais les mailles de ce réseau sont assez lâches vers 1900, et un rôle essentiel est joué dans leurs intervalles par les *tramps* qui exploitent, pour l'Europe, les recoins d'un monde encore flou.

On conçoit qu'après la Grande-Bretagne le principal pays d'armement au *tramping* soit la Norvège, dont la vocation maritime excède singulièrement la puissance commerciale personnelle : la flotte norvégienne comporte une majorité de *tramps*. Mais la plupart des marines européennes en ont aussi, dont la France (qui en compte quelque 300 000 tonneaux de jauge brute en 1913). Au total, contrôlée essentiellement par les nations du Vieux Monde, et surtout les européennes, la flotte de *tramping*, à la veille de la Grande Guerre, compte pour 46 pour 100 du tonnage marchand du globe. Le puissant *Baltic Exchange*, réorganisé vers 1900, et dont le siège est à Londres, est la première bourse mondiale des frets.

La première moitié de notre siècle voit s'affermir la structure politique et économique du globe, et ainsi croître la part du *liner*. D'une part les pays fournisseurs de matières premières ou de produits agricoles s'organisent plus strictement, par la voie ferrée, autour de quelques ports mieux assurés dans leurs frets, et l'accroissement de la population renforce leurs besoins. D'autre part, les rivalités entre les Etats d'une Europe que 1918 a enrichie de frontières tendent à diviser les grandes « routes » maritimes qui convergeaient vers les plus forts et à leur substituer des lignes nationales plus ou moins prestigieuses. Nonobstant le déclin de l'Europe, ce découpage nouveau est l'image d'un monde en voie de finition toujours sous le commandement de notre continent, avec deux partenaires dans l'hémisphère Nord : l'américain et le japonais.

Ce ne sont là que des évolutions mesurées. Il en va tout autrement après 1950, et il s'agit alors d'une révolution véritable du transport maritime, en

relation avec les brutales transformations du monde. Tramping et navigation de ligne régulière sont profondément affectés par les données nouvelles, et la place de l'Europe dans l'exploitation des océans remise en cause.

Notre continent, qui acheta longtemps au monde des denrées et des matières de base agricoles, importe surtout aujourd'hui des produits minéraux. Le renforcement de son agriculture a permis de diminuer la part des produits du sol ; les transformations techniques de l'industrie restreignent celles de certaines matières de base agricoles comme les textiles. Mais la masse du pétrole s'est considérablement accrue : l'Europe occidentale (Royaume-Uni et C.E.E.) à elle seule en importe 512 millions de tonnes en 1968 (à peu près le quart de la production, la moitié de l'importation mondiales). Les minerais sont appelés par les nations industrielles qui en manquent ou qui recherchent des teneurs et des qualités exceptionnelles réclamées par l'évolution actuelle des sidérurgies. Or, ces fournitures sont lointaines. Le temps n'est plus où les industries européennes s'accommodaient de la houille britannique et allemande, du fer suédois et espagnol. Rotterdam reçoit du charbon des Etats-Unis, il est arrivé à Brest d'en recevoir du Pérou ! Les grandes sources du minerai de fer sont (en dehors de la Suède) l'Afrique occidentale (Liberia et Mauritanie), l'Amérique du Sud (Brésil et Venezuela), le Canada (Labrador). Celles du pétrole sont le Golfe Persique et les Caraïbes. La bauxite est fournie par Surinam et l'Australie. Bien sûr, ces provenances peuvent changer, et les raccourcissements restent toujours possibles. Mais si le fer scandinave progresse, il vient aussi de plus en plus de minerai d'Australie, de l'Inde, du Pérou, du Chili. Pour le pétrole, si l'Afrique du Nord s'est offerte à l'Europe, la fermeture (ou l'inutilité) de Suez éloigne singulièrement le Golfe Persique. L'Alaska, où de considérables gisements de naphte ont été annoncés en 1968, plus proches de l'Europe qu'un Moyen-Orient obligé au détour du Cap, donne par sa situation des promesses, mais les difficultés d'exploitation et d'évacuation, révélées par les expériences du pétrolier brise-glace américain *Manhattan*, sont telles que l'Alaska ne saurait devenir un fournisseur sérieux avant la fin de la prochaine décennie. Il reste que la distance moyenne parcourue par une tonne de pétrole importée en Europe a été, en 1968, de près de 11 000 kilomètres, de près de 12 000 dans le cas du Japon.

On comprend que ces frets nouveaux, par leur masse et par leur éloignement, commandent des tonnages singulièrement accrus. Ce n'est pas ici le lieu d'écrire une histoire du gigantisme, mais quelques remarques sont nécessaires. D'abord, la crise de Suez, qui libérait, si l'on peut dire, des servitudes du tirant d'eau les navires de la route pétrolière la plus fréquentée du globe, n'a pas été pour grand-chose dans la poussée vers les tonnages immenses. C'est en 1951 — cinq ans auparavant — qu'Onassis commande à Hambourg un pétrolier de 46 000 tonnes de port en lourd, supérieur de 50 pour 100 à

la plus grosse unité existante. D'autre part, les géants, qui vont désormais faire éclater toute mesure, peuvent passer par Suez, venant du Golfe Persique, à charge limitée et compléter leur tonnage aux ports du Levant où aboutissent des oléoducs. Et surtout, il n'y a guère parmi eux d'européens : sur les quatre *tankers* de plus de 100 000 t. en service dans le monde en 1964, il y a un américain, deux libériens et un japonais, tandis que, sur la vingtaine d'unités de cette classe en commande, près de la moitié sont japonaises.

La deuxième crise de Suez n'est pas davantage la cause de la nouvelle et brutale ascension des tonnages qui semble la suivre. Dès 1968, il y a une demi-douzaine de commandes de *tankers* au delà de 300 000 t. : ce sont celles des navires de la *Gulf Oil* qui desservent aujourd'hui le port-relais de la baie de Bantry, en Irlande du Sud-Ouest, et portent en lourd 326 000 t., tandis que sont en construction quatre autres unités semblables destinées à approvisionner la raffinerie de Bilbao. Au milieu de 1970, il y a en commande, sur une dizaine de navires de plus de 300 000 t., une unité de 477 000 t., une autre de 520 000. La première — qui doit être mise en cale dès la fin de la présente année — est commandée à un chantier japonais par une société britannique, laquelle la frêtera à une société japonaise pour les importations du Golfe Persique au Japon, sous pavillon britannique et en principe avec un équipage britannique... ce qui ne veut pas dire forcément européen.

Notons l'immensité de ce navire : un tirant d'eau de 28 mètres ! Certes, on parle de pouvoir réduire bientôt les tirants (22 mètres pour un 425 000 t.), ce qui rendrait de nombreux ports accessibles à ces unités plus tôt que prévu, mais il faut accroître en contrepartie la largeur du bateau, ce qui rendra difficile sa marche dans les chenaux d'accès aux ports. Problèmes que nous retrouverons posés pour la géographie portuaire de l'Europe. Mais qu'en sera-t-il avec les pétroliers d'un million de tonnes, dont le premier sera peut-être bientôt commandé ? Ceux-là auront 425 mètres de long, 90 de large, 30,5 de tirant d'eau. Toutes les mers d'Europe ne leur seront même pas ouvertes. Pour l'instant, le record de cargaison unitaire pour un port d'Europe continentale est détenu par le Havre, où, le 4 octobre 1970, avec 246 400 tonnes de brut et sur 20,17 mètres de tirant d'eau, est entré l'*Esso-Nederland*, long de près de 348 mètres et large de près de 52.

Les transporteurs de vrac solide ont suivi avec quelque retard et quelque distance cette évolution. Dans leur cas, le gigantisme importe moins que la spécialisation, rendue nécessaire par l'importance des cargaisons unitaires et qui implique des navettes dissymétriques avec un trajet allège. Cette réduction de moitié des parcours utiles oblige à accélérer autant que possible les rotations, et conduit ainsi à augmenter la vitesse du navire et par là sa longueur et son tonnage. Mais des considérations de technique maritime n'expliquent pas seules le progrès de ces navigations spécialisées. Il faut remonter

à un facteur plus fondamental, qui est une transformation profonde dans la structure des échanges. L'Europe — comme son symétrique exagéré, le Japon — n'a pas grand-chose à vendre à ces pays producteurs de minerais et de pétrole qui tendent à devenir ses principaux fournisseurs. Si les importations européennes sont constituées pour près de la moitié de ces matières, les exportations sont, pour les quatre cinquièmes, destinées à des pays producteurs de matières agricoles déjà évolués — type Brésil, Argentine, Australie —, lesquels sont des acheteurs plus importants que les pays trop neufs, parfois désertiques, généralement peu développés, qui constituent les réservoirs du pétrole et du fer. Ce déséquilibre, par quoi tendent à s'amenuiser les échanges complémentaires qui firent longtemps la fortune de l'Europe, et qui menace de s'aggraver parce que la diminution des achats agricoles par notre continent restreint la capacité d'importation des pays fournisseurs, est un des grands problèmes posés à une Europe tenue de changer le sens de ses exportations si elle veut retrouver une meilleure position. Nous n'en sommes pas encore là, et pour le moment l'avènement du gros navire spécialisé est précisément l'expression, dans le domaine du transport maritime, d'une phase peut-être transitoire où l'Europe doit acheter à d'autres que ses clients.

Le transporteur « géant » de vrac solide ne pose pas aux ports et aux mers d'Europe les mêmes problèmes que le super-pétrolier. Pour l'instant, le plus gros minéralier français, le *Léopold LD*, lancé à Dunkerque le 7 novembre 1970, affrété pour dix ans par *Usinor* pour apporter le minerai mauritanien, ne dépasse pas les 125 000 t. de port en lourd. Mais le vrai gigantisme retrouve ses droits quand il s'agit de navires mixtes — ils sont de plus en plus nombreux — conçus pour transporter dans les mêmes cales le vrac solide et le pétrole. Il y en a plusieurs de plus de 200 000 t. en commande, qui n'entreront pas dans tous les ports. Ces navires illustrent mieux encore que les gros porteurs spécialisés la profonde métamorphose des trampings. Que sera, sinon un tramp de style nouveau, cet O.B.O. (*Ore/Bulk/Oil Carrier*) de 210 000 t. commandé en 1969 au Japon par un armement suédois, et que l'on utilisera pour le transport du minerai de fer du Brésil sur le Japon et celui du pétrole brut du Golfe Persique sur l'Europe et les Etats-Unis ?

Quant aux cargos de lignes régulières, qui à leur manière représentaient bien aussi l'Europe classique des géographes, s'ils ont subi des transformations moins apparentes que celles du tramp, ils n'en sont pas moins engagés dans l'énorme révolution du temps présent. Le problème est ici celui de l'ajustement à des mondes « neufs » ou coloniaux qui ont cessé d'être dans la dépendance de l'Europe. L'éveil des nationalismes et le progrès des concurrences ont obligé les armements européens à repenser bien des aspects des liaisons maritimes. On assiste à la naissance de flottes autochtones, par la

création d'armements d'Etat (le *Lloyd Brasileiro*), ou par la recherche de participations extérieures (la *Black Star Line* du Ghana), ou encore par une entente de compromis avec les sociétés métropolitaines (la *Société Ivoirienne de Navigation* avec les *Chargeurs Réunis* et la *Compagnie Fraïssinet-Fabre*), quand ce n'est pas par la création d'une flotte commune à plusieurs Etats (comme le Kenya, la Tanzanie, l'Uganda et la Zambie). Il faut ajouter que dans ces pays ex-coloniaux, souvent orientés vers le socialisme, on voit pénétrer chaque année davantage les pavillons polonais et soviétique, tandis que les armements américains et japonais réalisent eux aussi des courts-circuits, achevant de dénaturer, du point de vue des transports européens traditionnels, la physionomie de l'escale.

L'armateur d'Europe résiste de différentes manières, et d'abord par la reconsidération des escales (des « touchées ») du navire sur une ligne. La concurrence accrue diminue la valeur de la touchée, mais dans le même temps rend nécessaire son maintien. Or l'évolution technique de la construction navale est telle que les rentabilités des navires sont de plus en plus sensibles à la durée de leurs rotations et par conséquent de leurs séjours en escale. Aussi voit-on des armements renoncer à un ou plusieurs navires sur leurs lignes, plutôt que de renoncer à l'escale elle-même. Mais les difficultés de l'escale peuvent aussi, paradoxalement, pousser à la recherche de touchées supplémentaires : sur la ligne Europe - Côte Occidentale d'Afrique, on a vu des compagnies européennes tenter de multiplier leurs touchées dans les ports intermédiaires des Canaries, de la Mauritanie et du Maroc. Les conjonctures délicates sont parfois affrontées par l'institution de navigations triangulaires, curieuses reprises du passé : ainsi, sur la liaison France-Guyane, qui manque de fret de retour alors que celui d'aller est en progression constante, le retour s'effectue pour certaines unités en passant par Dakar, ces navires s'incorporant alors à une autre ligne, Sénégal-France, de la même compagnie. Naturellement, l'Europe lutte aussi sur le plan de la technique. Le cargo de ligne, s'il n'est pas atteint pas le gigantisme, accroît son tonnage, sa vitesse, ses dispositifs de manutention et surtout sa polyvalence. La *Compagnie Générale Transatlantique* a, depuis 1969, sur sa ligne des Antilles, des navires qui prennent à l'aller des marchandises en colis, et qui ont besoin, pour le retour, de cales réfrigérables pour bananes et de citernes à rhum. En septembre 1970 a été livré à la *Société Navale Delmas-Vieljeux*, pour l'exploitation de sa ligne sur la C.O.A., le premier d'une série de navires polyvalents de grande vitesse, remarquables par l'aptitude à des transports très variés : bois en pontée, huiles végétales en citernes, marchandises diverses en cales diversement ventilées, voitures automobiles.

Mais la résistance individuelle ne suffirait pas, et, comme les gros porteurs déjà très souvent organisés en ententes nationales ou internationales, les liners de compagnie différentes se voient parfois associés pour l'exploitation

d'un domaine particulier. Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 1971, une association s'est établie entre la *Société Navale Delmas-Vieljeux* et la *Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis* (avec sa filiale *Fabre-SGTM*), qui regroupent leurs activités sur la C.O.A. Le groupe représentera au moins la moitié du trafic entre l'Europe (Grande-Bretagne exceptée) et la côte africaine qui sera son champ unique, et il se mettra ainsi en bonne position de force contre les concurrences. Exemple de haute portée, car il ne s'agit pas seulement d'une entente commerciale banale, mais de la mise en commun de ressources techniques assez différentes et surtout de deux solutions envisagées pour une meilleure exploitation de la côte africaine de l'Ouest. La société *Delmas-Vieljeux*, nous l'avons vu, a mis l'accent sur la polyvalence de ses unités. Les *Chargeurs Réunis*, eux, tiennent pour le transport par unités de charge, c'est-à-dire pour le conteneur, et mettront à la disposition de l'entente les moyens de résister à la concurrence par la conteneurisation.

Le conteneur, voilà un grand mot lâché ! Nous lutterons contre le franglais en évitant *container*. On sait qu'il s'agit d'un cadre destiné à recevoir des marchandises fort diverses (ce peut être un liquide) de façon à homogénéiser le chargement du navire en le réduisant en « unités de charge » de forme géométrique, faciles à manutentionner et à arrimer. L'apparition en Europe du grand conteneur maritime, venu d'Amérique, remonte à 1966. L'accueil fut d'abord réservé, puis ce fut le considérable engouement, véritable fuite en avant dans l'attente d'une révolution décisive des transports marins. Aujourd'hui, des navires porte-conteneurs sont construits dans le monde entier, les ports principaux organisent à grands frais des terminaux équipés d'engins très onéreux, les ports secondaires réclament le droit de recevoir des conteneurs. Ce n'est pas par le gigantisme des tonnages que cette révolution pose de lourds problèmes aux organismes portuaires d'Europe, mais par la nécessité d'énormes espaces et celle de liaisons précises et efficaces avec le système de transports terrestres. D'autre part, les sociétés européennes sont menacées dans leur indépendance par les perspectives de la conteneurisation. Si celle-ci n'échappe pas à l'armement traditionnel, elle se fait pour une bonne part en dehors de lui, puisque le service du transport doit être rendu de bout en bout, trajets terrestres compris. Pour la pratiquer avec efficacité, il faut recourir à des forces financières qui excèdent les possibilités des sociétés de navigation isolées. Aux Etats-Unis, les entreprises s'appuient sur des groupes financiers puissants. En Europe, les compagnies ont dû se rapprocher de leurs concurrentes pour former avec elles des consortiums nationaux ou internationaux. Ainsi, l'*Atlantic Container Line* réunit des sociétés d'armement suédoise, hollandaise, anglaise et française, la française étant la *Compagnie Générale Transatlantique*, qui participe à la flotte de dix unités du consortium par ses deux navires *Atlantic Champagne* et *Atlantic Cognac*. Autre exemple : l'*Australia Europe Container Service*, constitué par deux consortiums britan-

niques, le *Hapag Lloyd* (Hambourg et Brême), le *Lloyd Triestino*, une compagnie hollandaise, une australienne et nos *Messageries Maritimes* (avec le *Kangourou*, en cours d'armement).

Ces combinaisons expriment la sévérité des concurrences. Les Etats-Unis sont en train de prendre dans la course au conteneur — qui comporte une véritable aliénation de l'économie maritime classique — un élan qu'ils n'avaient jamais connu, même pour les gros porteurs de vrac. Leur intervention massive est bien de nature à poser à l'Europe de redoutables problèmes. Et au total gigantisme et conteneurisation mettent en cause toute une traditionnelle géographie de l'Europe dans ses rapports avec la mer.

Pour mieux apercevoir l'importance de cette remise en cause, plusieurs leçons ont été employées à examiner de quelle façon l'histoire maritime de l'Europe a conduit à cette extrémité. Cela était nécessaire pour montrer comment, après cinq siècles environ d'apprentissage des mers et de l'Océan, l'Européen s'est élancé au dehors, et pour donner ainsi son unité à notre enseignement sur les fondements géographiques d'une personnalité européenne. En particulier une leçon a été consacrée au rôle qu'ont joué les pêches lointaines, au hareng et à la morue, dans le développement du commerce et des activités maritimes de l'Europe. Mais l'accent a été surtout placé sur les aboutissements, tels qu'on les aperçoit actuellement, des efforts de nos littoraux, depuis un siècle ou deux, pour rester accessibles aux navires et aux trafics nonobstant les accroissements des uns et des autres. Les exemples de Gênes, Marseille, Nantes, Anvers ont été décrits, avec leurs luttes pour les profondeurs et pour l'espace.

Voici que depuis quelques années, ces problèmes de géographie portuaire se posent en termes nouveaux singulièrement élargis. Les contraintes d'un navire géant de plus en plus pressé, d'une industrie de plus en plus avide de surface et qui colle de plus en plus à la mer, d'un commerce qui entend poursuivre sans rupture de charge ses démarches jusqu'au cœur du continent, ne menacent plus seulement la hiérarchie des ports d'Europe, mais leur existence. Sans doute même n'y a-t-il pas que les ports à être menacés : on va jusqu'à s'interroger sur la possibilité de faire naviguer les monstres annoncés dans certaines des mers plates du Nord de l'Europe, et sur celle de les faire... toucher terre. Ces questions brûlantes et les perspectives qu'elles développent seront le sujet du cours de l'an prochain.

Le cours du *mercredi après-midi* avait pour sujet *Les grandes îles de la Méditerranée occidentale*. En marge des pôles économiques de l'Europe et du monde, ces îles n'en posent pas moins aujourd'hui des problèmes brûlants, par la projection brutale de la grande industrie, ou de l'agriculture intensive, ou du tourisme argenté, dans des milieux où les greffes se sont toujours révélées difficiles.

Corse, Sardaigne, Sicile et Baléares sont fort éloignées les unes des autres, sauf la Corse et la Sardaigne... qui n'ont pas appartenu au même maître depuis treize siècles. Dans la haute antiquité, peut-être Sardaigne et Baléares ont-elles été unies en une manière de thalassocratie, comme le suggèrent les nuraghes de la première et les talayots des secondes. L'empire romain place les trois grandes îles sous une domination commune, avec la « vocation » de terres à blé, sous la dépendance d'une capitale continentale. Mais la règle habituelle, c'est le partage entre divers maîtres, et pas toujours, pour chaque île, le plus proche. La Sardaigne est successivement carthaginoise, romaine, vandale, byzantine, génoise et pisane, aragonaise, autrichienne, espagnole, savoyarde, italienne. La Corse est romaine, byzantine, toscane, pisane et génoise, française. La Sicile a eu des maîtres grecs, carthaginois, romains, vandales, ostrogoths, byzantins, arabes, normands, souabes, angevins, aragonais, italiens. Minorque — qui a même été anglaise — a changé sept fois de maîtres dans l'espace de moins d'un siècle.

Toutes ces dominations n'ont pas eu la même durée, ni la même puissance, ni la même finalité. Elles ont été souvent assez précaires pour ne pas être en mesure de lutter efficacement contre les menaces de l'environnement barbare. Ainsi la Sardaigne, fort longtemps livrée à elle-même, a vécu close. La Sicile a toujours été plutôt trop largement ouverte, mais elle a pu devoir à l'étranger des bienfaits. Nous trouvons ici les traits extrêmes d'une histoire méditerranéenne fertile en ruptures et en discontinuités. Cette histoire a contribué à diversifier nos îles, au moins autant que les conditions naturelles, lesquelles en font pourtant des ensembles bien différents.

La Sicile prolonge l'Italie péninsulaire. Elle en a l'arête appennine, le long du littoral tyrrhénien, par les monts Péloritains, les monts Nébrodes et les Madonies. Elle en a les couvertures sub-horizontales postérieures au Miocène, dans l'Ouest et le centre. Elle en a le corps étranger que constitue au Sud-Est la table bombée des monts Iblei, qui sont comme un répondant insulaire des Pouilles. Seul l'Etna, par sa masse et son altitude, n'a pas de véritable équivalent sur le continent. Sardaigne et Corse appartiennent bien à un même ensemble structural, à fondements hercyniens, mais ont connu des évolutions morphologiques qui les opposent totalement, la Corse ayant subi le choc alpin, la Sardaigne présentant des traits qui rappellent le cœur du Massif Central français. Nous voilà donc en présence de trois îles — nous

laisserons de côté les Baléares — qu'il faut décrire séparément, les différences d'altitude et d'exposition ayant passablement altéré un environnement climatique qui pouvait sembler uniforme.

Dans quelle mesure ces données peuvent-elles expliquer que la Sicile ait 189 habitants au kilomètre carré, la Sardaigne 62, la Corse 20 seulement ? Que la Sicile soit trois fois plus densément peuplée que la Sardaigne, neuf fois plus que la Corse, s'explique d'autant plus mal que l'île relève d'une géographie catastrophique ignorée des deux autres : elle a un volcan actif, une sismicité redoutable, des sols en majorité argileux encore mal assis et éboulants. A vrai dire, bien d'autres exemples dans le monde enseignent à ne pas s'étonner des densités humaines extraordinaires établies au pied oriental de la masse etnéenne : les coulées destructrices n'effacent point assez souvent ni assez complètement le travail des hommes pour rendre vains les considérables privilèges pédologiques et climatiques du secteur ; couple mortifécondité, notaient déjà les voyageurs humanistes du XVIII^e siècle. Mais les principales manifestations telluriques de la Sicile ne sont pas liées au volcanisme actuel : il y a aussi, et surtout, les séismes, tremblements de terre et raz-de-marée, dont Corse et Sardaigne sont absolument protégées. La catastrophe du 11 janvier 1693, qui frappa presque toute la moitié orientale de l'île, tua plus de 50 000 personnes (dont les deux tiers de la population de Catane, plus de la moitié de celle de Raguse) et détruisit plus de cinquante villes et bourgs. Celle du 15 janvier 1968 fit plusieurs centaines de morts dans la Sicile occidentale.

Le danger des *frane* est plus largement étendu et surtout plus permanent, chaque renforcement des pluies, au printemps et en hiver, provoquant le glissement et la coulée des argiles. Ici encore, notons l'immunité de la Corse et la quasi-immunité de la Sardaigne, où les glissements se limitent à la courte vallée du Rio Pardu (un affluent du Flumendosa) exceptionnellement façonnée dans des schistes qu'un plan de faille a malencontreusement disposés quant à leurs pendages. Mais les deux cinquièmes de la Sicile — soit environ la superficie de toute la Corse — sont constitués de terrains *franosì*. Ajoutons le dérèglement des eaux, profondément associé à celui des argiles, mais qui a ses manifestations propres dans l'inondation. Si la plaine de Catane, malgré les conquêtes récentes, est encore pauvre en habitations, c'est à cause de la menace des eaux ; lesquelles eaux, d'autre part, ne représentent pas en Sicile un capital bien intéressant, ni pour l'exploitation hydro-électrique, ni pour l'irrigation. Les conditions sont différentes en Corse et en Sardaigne. En Corse, l'exiguïté des véritables plaines réduit l'ampleur des submersions hivernales. En Sardaigne, la topographie de plateaux à vallées encaissées a du moins permis la construction de barrages-retenues qui constituent un appréciable capital énergétique et de précieuses ressources pour les plans d'irrigation.

Devant ce catastrophisme sicilien, qui n'a d'équivalent dans aucune des deux autres îles, on est bien forcé d'admettre l'existence d'autres privilèges. Avec la situation, étonnante, de pont entre Europe et Afrique et de relais de la Méditerranée orientale à l'occidentale, il y a la relative facilité de l'emprise humaine dans une île dont au moins la moitié est au-dessous de 100 mètres et qui offre de grandes étendues de plaines et de collines accessibles. C'est le terrain idéal — pour la Méditerranée — des vocations frumentaires dans le style des économies anciennes ; l'histoire s'y est très vite prêtée, par la domination romaine et par le développement de la propriété et de l'exploitation latifondiaires.

La Corse a un relief autrement contraignant. Dans une île dont aucun point n'est éloigné de la mer de plus de quarante kilomètres, plus de la moitié de la surface est au-dessus de 400 mètres, et près du cinquième au-dessus de 1 000 : c'est dire l'importance des dénivellations et la valeur des pentes. Mais la disposition générale du relief a sans doute eu autant de poids que le caractère montagneux en soi. Le fait essentiel est le découpage de la masse en longues lanières continues qui enserrant des bassins fluviaux étroits, profonds et allongés, étirés entre la crête centrale de l'île et la mer. Ces cellules sont longtemps restées des milieux clos, avec une agglomération principale servant de centre et presque toujours située à l'intérieur, à mi-hauteur. Les pièves — ce sont les premières unités administratives, qui ont précédé les actuels cantons — sont calquées sur ces unités orographiques. Dans ces cadres, où les hommes devaient assurer toute leur subsistance, se pratiquait une transhumance sans ampleur, comme sans simplicité, élevage et culture plus ou moins associés.

Les conditions offertes par le relief de la Sardaigne sont tout autres. Le trait le plus remarquable est l'opposition accusée entre un bloc oriental élevé et un ensemble occidental où dominant des plaines et des plateaux de faible altitude : cette opposition prépare la lutte des pâtres et des paysans, qui est au fond de toute l'histoire de l'île. Mais essentiel aussi est le contraste entre la grande étendue des horizons tabulaires, favorables aux vastes déplacements pastoraux, et le strict compartimentage par les cassures et les sillons d'érosion profonds des plateaux, qui déterminent le cloisonnement menu et l'immobilité du monde paysan : dans la lutte entre le berger et le cultivateur, l'avantage appartient ainsi, et de loin, au berger.

On comprend que les conditions naturelles aient suggéré, dans nos trois îles des organisations de la vie humaine passablement différentes. Pourtant les analogies ne manquent pas. Corse, Sardaigne et Sicile ont eu longtemps en commun de contenir la plus grande partie de leur population dans l'intérieur, en contraste avec des littoraux à peu près déserts ou bien livrés à des installations étrangères. A vrai dire, cela est moins vrai pour la Sicile, où l'on

observe depuis le milieu du xvii^e siècle un sensible glissement de la population vers la mer. Mais en Corse la tranche de densité maximum, en 1911 encore, était comprise entre les altitudes de 400 et 500 mètres, tandis que les cantons littoraux étaient étonnamment vides. Et ces conditions étaient celles de la Sardaigne, nonobstant la position côtière de quelques-unes des villes les plus notables. Il n'y a guère d'îles au monde qui aient été plus encombrées de leurs rivages. Ce qui ne les a pas empêchées — si nous ne nous laissons pas dominer par l'obsession des pirates barbaresques — de se comporter à travers l'histoire comme des îles attirantes. Plusieurs leçons ont été consacrées à rechercher les enseignements de cette histoire complexe, où le géographe note toute une gamme de types d'occupation, de la déprédation à la colonisation véritable, de l'exploitation des métaux à l'économie frumentaire, de la steppe pastorale à la huerta irriguée, où la Grèce, Carthage, Rome, les Arabes, les Francs, Gênes et l'Espagne jouent, inégalement et parfois diversement selon les îles, des rôles essentiels. La conclusion de toute cette géo-histoire est qu'il convient d'examiner en quoi consiste cet isolement où l'on a vu le mal irrémédiable des trois îles. La distance au continent n'y est pas pour grand-chose. La Sardaigne, qui est la plus écartée des trois, connut au II^e millénaire avant le Christ une civilisation des nuraghes et du bronze qui implique des relations suivies avec la Méditerranée orientale. Inversement la Sicile, à trois kilomètres de la pointe calabraise, et qui est à peine une île, a pu être fort isolée dans certaines conditions, tant la botte italienne est longue et difficile. Plus importante que l'éloignement, il y a — en contraste avec le facile abord maritime — la difficulté de circulation à l'intérieur, qui peut être le fait du relief, mais aussi celui des structures économiques et sociales. Il y a surtout l'éloignement historique, résultat d'importants décalages comme il s'en produit souvent dans l'histoire troublée de la Méditerranée, dépendants d'une situation géographique qui, loin d'être un fait en soi, présente une valeur tout à fait relative selon l'inspiration des temps.

La Corse est isolée surtout par son propre relief. Isolement tempéré par la situation dans un entourage de terres italiennes qui, avant l'entrée en jeu de la France, suffisaient à recevoir les émigrés de l'île et à lui fournir des immigrants. L'anglaise Miss Campbell s'indignait déjà il y a cent ans que le département possédât tant de bergers et de soldats, et si peu de laboureurs, et que les Italiens vinssent combler cette lacune, se nourrissant de morue et de *polenta* pour rapporter chez eux le plus d'argent possible. Cet environnement par les riverains du golfe de Gênes et de la mer Tyrrhénienne ne saurait d'ailleurs être pour la Corse un vrai privilège de situation : l'île est manifestement à l'écart des grandes routes du monde.

La Sardaigne l'est bien davantage. Elle est assez isolée pour n'avoir connu d'émigration qu'à une date très récente et n'avoir reçu d'immigrants (entre autres des Siciliens) que hier. Assez isolée aussi pour que l'Europe l'ignore,

comme l'Italie elle-même, et n'y projette nulle troupe touristique avant la frénésie spéculative des quinze dernières années (alors qu'en Corse les Anglais venaient depuis au moins un siècle). Cet isolement était renforcé par la malaria, que rendait plus redoutable ici la topographie tabulaire de l'île, où des plateaux volcaniques parfaits n'ont pas d'écoulement vivant. Mais on ne saurait voir dans ce délabrement quelque cause décisive. Strabon, qui vante les terres à blé de la Sardaigne, note qu'elles sont « continuellement ravagées par les populations montagnardes », lesquelles « habitent des cavernes et ne se soucient pas d'ensemencer les terres cultivables qu'elles possèdent, mais préfèrent piller celles des populations agricoles, soit sur place, soit en traversant la mer jusqu'à la côte en face, en particulier du côté de Pise ». Cette édifiante remarque nous fait voir en quoi consiste l'isolement de l'île. Il est dans le résultat qu'a porté le contraste plaine-montagne, le mot plaine étant pris ici dans son acception d'étendue fertile et céréalière, le mot montagne dans celui de haute terre inapte à la culture. C'est encore Strabon qui énonce le mieux ce dispositif de la géographie naturelle : « La plus grande partie de la Sardaigne est rocailleuse et, de plus, mal pacifiée. Mais elle offre aussi un grand territoire favorisé sous tous les rapports et particulièrement propice à la culture du blé ».

A la différence de la Corse et de la Sardaigne, la Sicile est sur des routes actives, et d'autre part elle s'est prêtée à l'extension d'une économie céréalière et latifondiaire passablement uniforme. En réalité, ces deux points portent encore bien de l'ambiguïté. Sa situation met la Sicile au cœur d'un monde méditerranéen, mais elle la laisse aussi en marge de domaines qui appartiennent à des mondes extérieurs tour à tour prépondérants, l'Afrique, l'Ibérie, l'Italie. L'heureuse situation de rencontre lui a valu très tôt un peuplement confortable, le marginalisme à l'égard de la nation ou de l'empire dominant lui laisse une économie précaire et asservie, et tel est le contraste majeur présenté par sa géographie humaine. D'autre part, la facilité d'un relief passablement ouvert n'exclut pas en Sicile la difficulté des communications. Si l'île n'est ni élevée, ni exagérément tourmentée, cela ne veut pas dire que les parcours y soient aisés : en 1834 encore, sur 359 communes, 80 seulement étaient accessibles par route carrossable. C'est la conséquence de l'argile, de la *frana*, éventuellement des pentes, mais surtout, paradoxalement, d'un régime foncier et économique de type féodal. Si sa forte densité démographique et la nature de ses travaux agricoles valent à la Sicile des migrations intérieures absolument ignorées de la Sardaigne — hormis le déplacement pastoral —, elle est aussi la terre des isolements mentaux.

Il a paru que ces considérations pouvaient entraîner, sans sortir des préoccupations de la géographie, une étude des formes si curieuses et si virulentes de criminalité qui sévissent dans les trois îles. Toutes trois sont réputées, si l'on ose dire, pour leurs bandits. Mais ce qui frappe le géographe,

c'est la personnalité de chacune dans ce domaine et l'étroite liaison du type de délinquance avec les données de la géographie. Si la vendetta corse se laisse un peu oublier, c'est moins par la disparition d'un sens de l'honneur — peut-être hérité des cours italiennes d'il y a quelques siècles — que par celle.. des hommes : l'émigration a vidé l'île, qui a perdu 100 000 habitants depuis quatre-vingts ans et n'en a guère plus de 180 000 actuellement. Mais le banditisme de Sardaigne et la mafia de Sicile sont bien vivants.

La criminalité de Sardaigne — au moins dans sa pureté — a un caractère exclusivement pastoral. Elle s'est affirmée et singularisée par la rigueur d'un affrontement entre deux sociétés d'origines diverses et d'âges très éloignés : la société policée appuyée sur l'Etat piémontais, puis italien, et un monde montagnard resté primitif dans l'ordre de l'éthique, du droit et du genre de vie. Aussi bien n'est-ce sans doute pas avant la fin du dix-neuvième siècle que les problèmes posés par cet affrontement se sont révélés aigus. Le berger sarde a son code de justice, qui n'est pas celui du policier ou du juge de la ville. Ce code autorise, sous certaines conditions bien précises, à voler pour survivre et à tuer pour assurer vengeance et sauvegarde. Aujourd'hui, le crime de Sardaigne tend à perdre ses caractères traditionnels pour se faire banal et crapuleux. Le rapt et le séquestre du riche propriétaire remplacent l'antique abigéat et l'attaque de grand chemin. Certains épisodes récents ont pu faire penser que le banditisme sarde prenait ses mots d'ordre dans des bars du continent. On ne sait plus bien quelle reste la part du pastoralisme, hormis une réserve de main-d'œuvre. Ces transformations marquent un enrichissement de la pâture sarde et une certaine évolution vers le type mafia, favorisée par la démoralisation inhérente au règne moderne de l'argent. Si des propriétaires sont victimes de séquestres, il en est probablement d'autres qui les organisent. On devine l'existence de réseaux de plus en plus étoffés par des jeunes, et certains indices montrent le rôle du novice. Les choses en sont au point que la meilleur sauvegarde finit par être... le code de la vieille Barbagia pastorale lui-même.

La mafia de Sicile a ses fondements essentiels dans le *latifondo* céréalier. On a même pu considérer qu'elle était née, dans le cadre de la grande propriété féodale, au sein du groupe des gardiens et des intendants des immenses domaines. Il est certain que le maître absentéiste a délégué à ces *gabellotti* d'énormes pouvoirs, et que cette hiérarchie parallèle a joué un rôle profitable, et à double face, de protection, aussi bien en faveur des grands propriétaires de fonds ruraux ou de soufrières qu'au profit des paysans et des mineurs. Mais la mafia s'est urbanisée, par nécessité de contrôler l'administration et le pouvoir comme par souci de profiter d'activités nouvelles, et cette entrée à la ville est d'autant plus aisée qu'en Sicile la ville se dégage plus mal du monde rural. En diversifiant ses activités, toutes fondées sur l'organisation de monopoles lucratifs, la mafia apparaît comme une structure parasitaire de la

vie économique et politique de la société sicilienne. Si la vieille mafia du fief conserve ses foyers champêtres, on la voit s'approcher des agglomérations en contrôlant l'eau d'irrigation et le travail des moulins, puis devenir tout à fait citadine en s'intéressant aux commerces et aux transports de la viande, des poissons, des fruits et des fleurs, à la plupart des commerces ambulants, et jusqu'aux pompes funèbres. Tout y passe, même le développement des voies de communication entre les champs et la ville : la mafia des travaux publics et de la route est joliment évoquée dans les romans de Leonardo Sciascia. Et bien entendu ces couvertures ne vont pas sans un grand développement du clientélisme politique, souvent en confusion avec l'organisation mafieuse de l'ordre économique. Une fatalité de la Sicile ? Ce serait beaucoup dire : la mafia ne sévit que dans la partie occidentale de l'île (provinces de Palerme, Trapani et Agrigente, avec certains secteurs de Caltanissetta et d'Enna), où elle est même peu connue dans les zones de Marsala et de Mazzara del Vallo, secteurs de relatif dynamisme économique depuis le XVIII^e siècle par l'activité de commerçants anglais. En somme, la mafia se conserve et se modernise dans les régions où s'effectue — malaisément — le passage d'une économie statique de type agraire à une économie plus mouvante fondée sur la circulation de l'argent comme sur la faveur de l'intervention politique. L'accomplissement de ce passage verrait donc peut-être la fin du fléau, et la mafia serait, non point une constante de la vie sicilienne, mais la conséquence de la longue permanence d'un ordre figé.

Il est compréhensible que les mouvements migratoires des trois îles aient eu leur influence sur l'évolution des types de criminalité. Or ces mouvements ont eu des ampleurs, des modalités et une chronologie fort diverses, comme aussi les mouvements démographiques naturels. Il en a été fait l'étude approfondie, dont on ne peut que résumer ici les principales conclusions. La Corse — l'île la moins densément peuplée de la Méditerranée — est la seule des trois qui se soit dépeuplée alors que sa population est toujours restée déficiente. Elle continue de se dépeupler dans tout son intérieur, alors que ses villes et certains secteurs de son littoral gagnent des hommes, mais il ne s'agit nullement d'une descente vers la mer : « la population corse ne s'est livrée qu'à l'occupation partielle des plaines et des côtes, parce que trop réduite en nombre et en qualité pour l'assurer, et parce que l'émigration massive sévit bien avant que la malaria ait disparu » (J. Renucci). Il n'en est pas de même en Sicile, la grande île la plus densément peuplée de la Méditerranée, nonobstant une intense émigration. La population sicilienne a été largement en mesure d'occuper efficacement ses littoraux. Il reste qu'en contrepartie tout l'intérieur de l'île est présentement en régression démographique. L'émigration n'est pas seule en cause, les taux d'accroissement naturels étant tombés très bas (6,8 pour 1 000 dans la province d'Enna en 1968). La majorité des communes de l'île sont ainsi en train de se dépeupler, reflétant

les conséquences de plusieurs siècles d'une histoire abusive. Si l'on pouvait disposer d'informations plus minutieuses que celles des cadres provinciaux, on aurait la vision d'une Sicile plus contrastée que jamais.

Quant à la Sardaigne — qui n'avait encore que 28 habitants au kilomètre carré en 1881, à un moment où la Corse en comptait 31 —, elle présente le cas curieux d'un extraordinaire sous-peuplement sans catastrophe à l'irlandaise ni ponction à la corse : la population sarde vit dans un cadre trop large et considérablement isolé. Le fait nouveau le plus important a été, après 1945, l'extirpation de la malaria, contemporaine, à peu de chose près, des dernières ruptures de l'isolement. Ses conséquences ont été en partie numériques, encore que la malaria n'ait jamais empêché les fortes natalités et n'aient point réalisé, comme les endémies tropicales, de mortalités exceptionnelles. Elles ont été surtout d'ordre qualitatif et pourraient s'exprimer en capacités de travail : la population sarde a été mise à même — du moins du simple point de vue de la santé — d'affronter quelques-unes des transformations économiques de l'heure. Cela n'a point empêché, au contraire, le déclenchement tardif d'une émigration dont l'ampleur pourtant limitée suffit à diminuer sensiblement un élan démographique qui n'a lui-même rien d'une explosion. C'est dire que les transformations économiques récemment amorcées sont loin de trouver dans la démographie sarde, malgré l'apparence d'un sérieux progrès, les conditions humaines les plus favorables.

Ces transformations assez brutales de l'heure présente — introduction de la très grande industrie en Sicile et en Sardaigne, mise en place de l'irrigation dans le Campidano sarde et la plaine corse, invasion touristique dans les trois îles et surtout en Sardaigne — seront l'objet du cours de l'année prochaine, avec les énormes problèmes qu'elles posent.

MISSIONS ET ACTIVITÉS DIVERSES

— Mission à Chypre et au Liban en avril 1971. Deux conférences, au Centre culturel français de Nicosie et à l'École supérieure des Lettres de Beyrouth, sur *Les banditismes insulaires en Méditerranée occidentale*. Une semaine d'enseignement à l'Institut de Géographie du Proche et Moyen-Orient de Beyrouth.

— Direction de l'Institut des Etudes Rhodaniennes (Lyon) et de l'Institut de Géographie du Proche et Moyen-Orient (Beyrouth).

— Représentation de la section 25 du C.N.R.S. à la commission de la R.C.P. sur les villes de l'Antiquité.

PUBLICATIONS

— *Geografia e coscienza europea (Bollettino della Società Geografica Italiana, Rome, avril-juin 1970, p. 181-191).*

— *Les grandes voies de relations entre l'Orient et l'Occident, Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 1966), Paris, S.E.V.P.E.N., 1970, p. 21-28.*

— 5^e édition refondue de l'ouvrage *Le Brésil* (Paris, Armand Colin, 1971).

— Chronique « La géographie » du journal *Le Monde*.

— Direction de la *Revue de Géographie* de Lyon.

DISTINCTION

Le professeur a été promu au grade d'officier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur.