

É D I T O R I A L

CAPITALISME, ENVIRONNEMENT ET LITTORAL

par **Pierre LABARDIN**

Professeur de sciences de gestion, NUDD, La Rochelle Université

Bruno MARNOT

Professeur d'histoire contemporaine, LIENSs, La Rochelle Université

Ève LAMENDOUR

Maître de conférences HDR de sciences de gestion, EOLE, La Rochelle Université

Soumaya EL HAYEK SFEIR

Professeure associée d'entrepreneuriat, Excelia Business School

Rose TOKI

Maître de conférences de sciences de gestion, NUDD, La Rochelle Université

Ce numéro d'Entreprises et Histoire aborde l'articulation entre histoire des entreprises et histoire environnementale en se focalisant sur un espace particulier, les zones littorales. Il interroge les activités caractéristiques du littoral (pêche, port, tourisme, industrie), ainsi que les complémentarités et les conflits d'usages qui en résultent. Les zones littorales constituent à la fois des nœuds pour le commerce international et des écosystèmes particulièrement riches et fragiles¹.

Le capitalisme a durablement modifié les comportements productifs et de consommation à large échelle², en exploitant humains (travail) et non-humains (ressources) dans ce

processus³. Les littoraux, leur faune et leur flore, ne font pas exception et se sont même trouvés, à bien des égards, au centre de ces dynamiques. En effet, les zones littorales ont

¹ Les auteurs tiennent à remercier l'AHMO pour l'organisation des Journées d'Histoire du Management et des Organisations de 2024 dont ce numéro est largement issu. L'AHMO, l'AFHE, la communauté d'agglomération de La Rochelle, Excelia Business School et le laboratoire NUDD ont financièrement aidé à la bonne réalisation de ce numéro. Qu'ils en soient remerciés.

² P. François et C. Lemerrier, *Sociologie historique du capitalisme*, Paris, La Découverte, 2021.

³ J. W. Moore, « The Capitalocene Part I: On the Nature & Origins of Our Ecological Crisis », *Journal of Peasant Studies*, vol. 44, n° 3, 2017, p. 594-630.

la particularité d'être, et d'avoir été, depuis des siècles, des nœuds centraux pour le capitalisme global⁴. Récemment, Sven Beckert, dans son ouvrage *Capitalism: A Global History*, a dépeint très clairement les cités marchandes, souvent localisées dans des ports, comme les avant-postes de la révolution capitaliste qui a fini par pénétrer presque tous les hinterlands du globe⁵. Il s'appuie sur une longue tradition braudélienne qui lie intimement essor commercial et régions côtières⁶. De manière intéressante, le passage du capitalisme marchand au capitalisme industriel n'a pas amoindri le caractère central des ports, bien au contraire. En effet, si les entreprises, comme forme d'organisation, ont pris une place centrale au sein du processus de création de richesse depuis la Révolution Industrielle⁷, les ports ont conservé leur rôle clé dans le transport de matières premières et de produits finis. Le pétrole, énergie fossile reine de la « grande accélération »⁸, alimente bien souvent la demande de l'industrie et des transports depuis les infrastructures portuaires. Certaines entreprises y ont également stratégiquement localisé leurs activités. On peut considérer les zones portuaires comme les nœuds des chaînes de valeur mondiales, puisque 80% du commerce mondial en volume transite par les ports⁹.

Ce n'est donc probablement pas un hasard si les zones littorales ont également joué un rôle non négligeable dans l'accélération de la prise de conscience environnementale.

De manière intéressante, Rachel Carson, illustre biologiste dont le nom est retenu pour son ouvrage *Silent Spring*, tira la sonnette d'alarme sur la contamination des terres par les pesticides. Elle avait auparavant connu un premier succès grâce à la publication de *The Sea Around Us* en 1951¹⁰. Cet ouvrage, qui se vendit à des millions d'exemplaires et devint un best-seller du *New York Times*, décrivait la richesse et la fragilité écosystémique des océans. La conscience environnementale autour des écosystèmes marins et côtiers fut rapidement renforcée par les marées noires qui déferlèrent sur les littoraux à la suite des naufrages de tankers pétroliers et suscitèrent de vives émotions. Celui du *Torrey Canyon* en 1967, qui toucha les côtes françaises et britanniques, était directement lié au commerce mondialisé. Le pétrolier avait été construit en Virginie aux États-Unis, son tonnage avait été augmenté au Japon, il appartenait à la filiale libérienne de l'Union Oil Company of California, et transportait du pétrole du Moyen-Orient vers le port gallois de Milford. La marée noire de Santa Barbara en 1969, provenant de fissures d'une plateforme pétrolière au large des côtes, motiva, quant à elle, la première manifestation du *Earth Day*, où environ 20 millions de personnes manifestèrent aux États-Unis le 22 avril 1970¹¹. Cette mobilisation environnementale reste inégalée à ce jour.

De nos jours, les côtes abritent 30% de la population mondiale et représentent envi-

⁴ F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1949, 2^e éd. revue et augmentée, 1966 ; L. Campling and A. Colas, *Capitalism and the Sea: The Maritime Factor in the Making of the Modern World*, Londres-New York, Verso Books, 2021 ; S. Beckert, *Capitalism: A Global History*, New York, Penguin Press, 2025.

⁵ S. Beckert, *Capitalism...*, *op. cit.*

⁶ F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*

⁷ B. Gille, *Recherches sur la formation de la grande entreprise capitaliste (1815-1848)*, Paris, SEVPEN, 1959.

⁸ J. R. Mc Neill and P. Engelke, *The Great Acceleration: An Environmental History of the Anthropocene Since 1945*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 2016.

⁹ Donnée fournie par l'Organisation Mondiale du Commerce sur son site Internet, https://www.wto.org/french/tratop_f/serv_f/transport_f/transport_maritime_f.htm, consulté le 13 décembre 2025.

¹⁰ R. Carson, *The Sea Around Us*, rééd., New York, Oxford University Press, 2018, traduction : *Cette mer autour de nous*, Paris, Delamain et Boutelleau, 1952, dernière rééd. Marseille, Wildproject, 2023.

¹¹ A. Rome, *The Genius of Earth Day: How a 1970 Teach-In Unexpectedly Made the First Green Generation*. New York, Hill and Wang, 2014.

ron deux tiers des services écosystémiques mondiaux¹². Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) identifie les environnements côtiers et maritimes comme particulièrement vulnérables au changement climatique, notamment en raison du phénomène d'acidification, de la montée des eaux qui l'accompagnent et de l'érosion¹³. Au regard de ces constats, les zones littorales méritent donc une attention académique renouvelée, car elles continuent d'abriter l'infrastructure et les entreprises qui structurent le commerce international et sont parmi les premières victimes des problèmes environnementaux que ce même système capitaliste globalisé a pu susciter. Comme le souligne Benjamin Taupin, faire face à l'érosion des côtes, en raison de leur importance économique et de leur population, pose des défis complexes en matière d'organisation et de gouvernance politique et sociale, tout autant que des questions scientifiques¹⁴.

Ce sont ces questions complexes que ce numéro explore du point de vue interdisciplinaire des sciences sociales, de la gestion et de l'histoire. Il considère les tensions entre développement économique du littoral et considérations environnementales au cours du temps, et analyse de manière critique les récits positivistes et modernisateurs. Il met en avant les conflits d'usages qui ont résulté de la coexistence de différents intérêts et souligne des relations de dépendance complexes entre les secteurs implantés sur le rivage. Il

offre également une réflexion sur les modes de gouvernance de l'environnement et sur la manière dont les entreprises y ont contribué.

LES ZONES LITTORALES À L'ÈRE DE L'ORGANOCÈNE : QUELQUES QUESTIONNEMENTS

Ce numéro s'intègre dans le courant gestionnaire et d'histoire des entreprises qui a appelé à un « *environmental turn* »¹⁵. La revue *Entreprises et Histoire*, après avoir exhorté les chercheurs français à un « rattrapage »¹⁶, a été motrice de ce développement en proposant un premier numéro en 2006 sur le développement durable et un numéro en 2017 sur le changement climatique¹⁷. Tout en gardant les entreprises et leurs stratégies au centre de l'analyse, ce renouvellement de la recherche visait tant à répondre aux enjeux contemporains qu'à s'inspirer des questions portées par l'histoire environnementale. Dans un avant-propos visant à définir l'histoire environnementale, Grégory Quenet indique que « l'environnement [...] dispose [...] d'un potentiel et de limites matérielles, d'une agentivité qui interdit de le réduire à un cadre inerte de l'action humaine. Au-delà des considérations morales, la notion d'impact révèle comment l'environnement modifié par les hommes agit en retour sur leurs sociétés, mobilisant ses dynamiques propres, distinctes

¹² J. D. Lopez-Rivas and J.-C. Cardenas, « What Is the Economic Value of Coastal and Marine Ecosystem Services? A Systematic Literature Review », *Marine Policy*, vol. 161, 2024.

¹³ IPCC, *World Oceans and Coastal Zones*, Ch. 6, 1990 : <https://www.ipcc.ch/report/ar1/wg2/world-oceans-and-coastal-zones/>, consulté le 13 décembre 2024.

¹⁴ B. Taupin, *Érosion du littoral. Pour une organisation renouvelée*, Caen, EMS Éditions, 2024.

¹⁵ C. M. Rosen, « Doing Business History in the Age of Global Climate Change », *Enterprise & Society*, vol. 8, n° 2, 2007, p. 221-226; G. Jones, *Varieties of Green Business: Industries, Nations and Time*, Cheltenham-Northampton, Edward Elgar Publishing, 2018; A.-K. Bergquist, « Renewing Business History in the Era of the Anthropocene », *Business History Review*, vol. 93, n° 1, 2019, p. 3-24.

¹⁶ J.-C. Daumas et P. Mioche, « Histoire des entreprises et environnement : une frontière pour la recherche », *Entreprises et Histoire*, n° 35, 2004, p. 69-88.

¹⁷ F. Aggeri et O. Godard, « Les entreprises et le développement durable », *Entreprises et Histoire*, n° 45, 2006, p. 6-19 ; F. Aggeri et M. Cartel, « Le changement climatique et les entreprises : enjeux, espaces d'action, régulations internationales », *Entreprises et Histoire*, n° 86, 2017, p. 6-20.

des dynamiques sociales »¹⁸. Le terme anthropocène, qui fut d'abord diffusé au-delà des sciences de la nature par l'histoire environnementale¹⁹, a rapidement fait florès en histoire des entreprises²⁰ et en gestion²¹.

Si l'exacte datation est débattue et que des dynamiques plus anciennes peuvent en être à l'origine, le passage à cette nouvelle ère remonterait au moins à la Révolution Industrielle, avec une nette accélération après 1945²². Néanmoins cette façon de faire reposer sur l'humanité en général la responsabilité de ces changements climatiques et/ou géologiques a posé question²³. Jason W. Moore indique même que le qualificatif d'anthropocène est une « nouvelle forme de déni », puisqu'en mettant tous les acteurs au même plan, il empêche d'agir. Comme Andreas Malm avant lui, Jason W. Moore préfère le terme de capitalocène, dans la mesure où les temporalités de la croissance économique et des dégradations environnementales semblent coïncider pour désigner le capitalisme comme responsable²⁴.

Suivant ces observations, les historiens, les gestionnaires et les autres chercheurs en sciences sociales ont progressivement identifié des acteurs qui auraient contribué de manière disproportionnée aux dégradations environnementales, parmi lesquels certains gouvernements, certaines classes sociales ou encore certaines entreprises. Aurélien Acquier, Julie Mayer et Bertrand Valiorgue vont jusqu'à pro-

poser la notion d'organocène, invitant à considérer comment des formes organisationnelles d'entreprises et des méthodes de management, apparemment neutres, ont généré des effets environnementaux. Ils expliquent ainsi que « l'anthropocène apparaît indissociable d'un organocène, c'est-à-dire d'une ère marquée par la montée en puissance d'organisations formelles omniprésentes et incontournables, qui sont le vecteur de logiques gestionnaires qui régissent les relations que l'humanité entretient avec tous les composants du système Terre (hydrosphère, atmosphère, biosphère et lithosphère) »²⁵.

Les recherches en histoire du management ont démontré comment des outils de gestion et des formes d'organisation émergent, des choix d'investissement à la publicité en passant par les coûts de revient et les matrices stratégiques. Cependant l'organocène doit être une invitation à questionner l'impact environnemental de ces outils. Christophe Bonneuil et Jean-Baptiste Fressoz portaient cette critique en évoquant les « infrastructures de la société de consommation » où ils identifiaient déjà la publicité comme l'un des moteurs de la massification de la production et des pollutions²⁶. Dans un travail récent, Éric Rémy, Dominique Roux, Éric Arnould, Søren Askegaard, Anthony Beudaert, Anthony Galluzzo, Jean-Luc Giannelloni et Gilles Marion invitaient la discipline marketing à « adopter une position plus critique vis-à-vis

¹⁸ G. Quenet, *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, Seyssel, Champ Vallon, 2014, p. 11.

¹⁹ C. Bonneuil et J.-B. Fressoz, *L'Événement anthropocène. La Terre, l'histoire et nous*, Paris, Seuil, 2013.

²⁰ A.-K. Bergquist, *Renewing Business History...*, *op. cit.*

²¹ A. Acquier, J. Mayer, B. Valiorgue, « Introduction. Anthropocène, limites planétaires et nouvelles frontières des sciences de gestion », *Revue française de gestion*, n° 315, 2024, p. 11-36.

²² C. Bonneuil et J.-B. Fressoz, *L'Événement anthropocène...*, *op. cit.*

²³ A. Malm and A. Hornborg, « The Geology of Mankind? A Critique of the Anthropocene Narrative », *The Anthropocene Review*, vol. 1, n° 1, 2014, p. 62-69.

²⁴ A. Malm, *L'anthropocène contre l'histoire. Le réchauffement climatique à l'ère du capital*, Paris, La Fabrique Éditions, 2017 ; J. W. Moore, *L'écologie-monde du capitalisme. Comprendre et combattre la crise environnementale*, Paris, Amsterdam Éditions, 2024, p. 32.

²⁵ A. Acquier, J. Mayer, B. Valiorgue, « Introduction. Anthropocène, limites planétaires et nouvelles frontières des sciences de gestion », *art. cit.*, p. 13.

²⁶ C. Bonneuil et J.-B. Fressoz, *L'Événement anthropocène...*, *op. cit.*, p. 178.

des activités économiques qu'elle supporte »²⁷. En analysant le cas de la circulation des coûts de revient de l'hévéa dans les colonies, Pierre Labardin, Justine Loizeau, Antoine Fabre et Clément Boyer ont souligné comment ceux-ci ont contribué à invisibiliser les coûts environnementaux et contribué à développer une exploitation des ressources qui détruit les forêts primaires²⁸.

Par ses contributions et au-delà, ce numéro invite donc à interroger de manière similaire les outils de gestion et de logistique qui gouvernent les infrastructures portuaires ou encore l'exploitation des ressources halieutiques, alors que celles-ci posent intrinsèquement la question des communs et de leur préservation²⁹. L'appropriation des ressources littorales par des populations soulève de nombreuses questions : comment sont définis des droits de propriété sur les territoires et les ressources ou comment sont-ils organisés en commun ? comment le maintien des ressources littorales est-il assuré (ou ne l'est pas) ? quel type d'outil de gestion est pensé pour les ports, notamment en matière de logistique, et avec quels effets ? qu'est-ce que les organisations ont mesuré et n'ont pas mesuré dans ce cadre ? comment le marketing a-t-il pu contribuer à invisibiliser les effets sociaux et environnementaux de l'exploitation des ressources littorales ?

La question de l'organocène amène également à questionner les modes d'organisation, notamment les grandes entreprises telles qu'identifiées par Alfred Chandler, et leur intégration verticale et horizontale³⁰. Dans le contexte des littoraux, cela invite à étudier

comment territoire et hinterland sont intégrés dans l'économie portuaire. De plus, si les ports constituent des nœuds pour le commerce globalisé, dans quelle mesure pourraient-ils jouer un rôle central pour l'économie circulaire³¹ ? L'on peut également étudier l'impact en termes de durabilité de la création de clusters autour des ports ou encore la coexistence de petites structures familiales dans l'industrie touristique et avec des établissements ouverts par de grandes chaînes dans une optique de tourisme de masse.

En outre, les outils et les formes d'organisation sont sous-tendus par des valeurs. Ainsi, l'on peut analyser comment les managers ont diffusé certaines valeurs au sein de leur entreprise et vis-à-vis du public, contribuant ainsi à problématiser ou au contraire à invisibiliser la dimension environnementale de la production. Ces questionnements relatifs aux outils de gestion, aux formes organisationnelles et de gouvernance ainsi qu'aux valeurs véhiculées par les parties prenantes de l'entreprise constituent un potentiel de recherche considérable pour comprendre le rôle des entreprises et du management à l'ère du capitalocène dans le contexte particulier du littoral. Si l'exploitation de la nature par le capitalisme forme un tout, ses effets sont différenciés selon les espaces. Par exemple, le réchauffement climatique met en péril les activités de sport d'hiver en montagne. Sur le littoral, il entraîne un risque accru d'érosion côtière et de submersion marine préjudiciable aux populations littorales comme aux activités économiques³². C'est l'interaction entre les

²⁷ É. Rémy, D. Roux, É. Arnould, S. Askegaard, A. Beudaert, A. Galluzzo, J.-L. Giannelloni et G. Marion, « Look up! Cinq propositions de recherche pour repenser le marketing dans une société post-croissance », *Recherche et Applications en Marketing*, vol. 39, n° 1, 2024, p. 79.

²⁸ P. Labardin, J. Loizeau, A. Fabre, C. Boyer, « L'hévéa qui gâche la forêt », *Revue française de gestion*, n° 315, 2024, p. 143-164.

²⁹ L. Warlouzet, « Mer et histoire de l'intégration européenne : rencontres autour de la protection de l'environnement », in E. Bussière, M. Dumoulin, S. Schirmann (dir.), *Mers, fleuves et ports européens aux XX^e et XXI^e siècles. Liber amicorum en hommage à Juergen Elvert*, Bruxelles, Peter Lang, 2024, p. 153-168.

³⁰ A. D. Chandler, Jr., *La main visible des managers. Une analyse historique*, Paris, Economica, 1989.

³¹ Pour les enjeux autour de l'économie circulaire, cf. N. Marty et C. Druelle-Korn. « Histoire des entreprises et économie circulaire : pour une nécessaire clarification », *Entreprises et Histoire*, n° 110, 2023, p. 6-17.

³² B. Taupin, *Érosion du littoral...*, op. cit.

spécificités économiques et écosystémiques de l'espace littoral que ce numéro d'*Entreprises et Histoire* étudie.

COMPLÉMENTARITÉS, CONNECTIVITÉ ET CONFLICTUALITÉ EN ZONES CÔTIÈRES : UNE APPROCHE RELATIONNELLE

Les espaces littoraux concentrent des activités économiques variées, qui peuvent être complémentaires ou générer des conflits d'usage entre elles. Cette compréhension relationnelle de différentes activités entrepreneuriales est une des dimensions centrales de ce numéro. Plusieurs contributions démontrent en effet l'intérêt d'appréhender les conflits d'usages dans une perspective historique, car ils résultent notamment de la coexistence d'activités de subsistances ou artisanales, progressivement déstabilisées par des activités liées au capitalisme marchand industriel ou de loisir.

Le littoral n'a en effet pas échappé au processus de marchandisation croissante de la biosphère, marqué par l'exploitation des ressources halieutiques et aquacoles. La dynamique historique de marchandisation est définie comme la façon « dont les choses de la nature ont été requalifiées, transformées pour être appropriables ou échangeables dans le cadre d'un marché »³³. En témoigne l'exemple célèbre du goémon, ce précieux fertilisant utilisé depuis la nuit des temps par les paysans

du nord de la Bretagne et dont la récolte a fait l'objet d'une réglementation drastique à partir de Colbert. Cependant les équilibres fragiles de cette activité structurante de l'économie littorale sont remis en cause avec l'avènement de l'industrie de la soude, puis la production industrielle d'iode dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, qui transforment l'algue et sa récolte en activité marchande³⁴. L'exploitation du sel est une activité très ancienne, mais son intensification au XX^e siècle a eu des effets importants sur la disparition de nombreuses espèces³⁵.

L'autre caractéristique majeure réside dans le fait que les ports sont devenus des territoires privilégiés de l'industrialisation. Dans ce numéro, l'article de Xavier Daumalin souligne que l'installation des usines de soude ou bien de plomb autour de l'étang de Berre dans la première moitié du XIX^e siècle suscite de nombreuses nuisances, ainsi que la réaction hostile des populations locales qui voient leurs activités traditionnelles remises en cause. L'implantation des « zones industrialo-portuaires » (ZIP) à partir des années 1950 montre également que chaque réorientation économique s'accompagne de son lot de dégradations environnementales, d'une déstabilisation des activités antérieures et de contestations³⁶.

Une deuxième dimension relationnelle importante tient au caractère nodal des zones littorales, qui subissent des mutations et contribuent à réagencer la connectivité des territoires. En effet, les ports de commerce se caractérisent, depuis le XIX^e siècle, par des mutations économiques, techniques et spatiales sans précédent³⁷. Dans le cas du Port de Marseille-Fos, Xavier Daumalin montre, carte

³³ J.-B. Fressoz, F. Graber, F. Locher, G. Quenet, *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014, p. 56.

³⁴ O. Levasseur, « La question des goémons sur les côtes nord de la Bretagne aux XVIII^e et XIX^e siècles », in E. Barré, E. Ridet, A. Zysberg (dir.), *Ils vivent avec le rivage : pêche côtière et exploitation du littoral*, Caen, Centre de recherches en histoire quantitative, 2005, p. 113-134.

³⁵ J. R. Mc Neill, *Du nouveau sous le soleil. Une histoire de l'environnement mondial au XX^e siècle*, Paris, Seuil, 2010.

³⁶ A. Vigarié, « Vie maritime et industrialisation littorale », in A. Gamblin (dir.), *Les littoraux, espaces de vies*, Paris, SEDES, 1998, p. 125-146.

³⁷ B. Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011.

à l'appui, l'importance des réaménagements de territoire depuis le milieu du XIX^e siècle. Ces espaces de travail mécanisés et artificialisés à l'extrême n'ont cessé d'étendre leur emprise sur l'espace littoral et parfois rétro-littoral, au prix d'un divorce croissant avec la ville³⁸. Ces phénomènes ont à leur tour un impact sur les villes adjacentes³⁹, de même que sur les réseaux de transport (canaux, chemins de fer, route) qui se sont considérablement densifiés pour permettre le pré- et post-acheminement du fret. Les transformations des ports de commerce ont eu pour conséquence de remodeler l'espace de leurs hinterlands proches.

L'article de Louise Bernard, Nina Colin et Marc Gustave met également en avant le lien organique et d'interdépendance entre le développement de la filière céréalière en Poitou-Charentes et celui du Grand Port Maritime de La Rochelle. Une dynamique similaire s'observe dans le cas des investissements en infrastructures routières dans le Mezzogiorno qui ont contribué à renforcer l'attractivité touristique du littoral de l'Italie du Sud, comme le montre l'article d'Amedeo Lepore, Stefano Palermo et Andrea Ramazzotti. Le développement économique des ports et de leur hinterland gagne donc à être considéré conjointement.

La rubrique Nouvelles des archives de ce numéro, consacrée par Sylvie Drago et François Drémeaux à celles de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Aix Marseille Provence, montre l'extension d'une telle orga-

nisation : « Du port de Marseille à la Méditerranée et au-delà ».

Au-delà des exemples situés sur les littoraux européens, la mise en connexion par les ports de différents territoires intérieurs se déploie sur tous les continents. Ainsi, l'Afrique est marquée par la création de « villes-havres »⁴⁰ où le port devient l'élément de commerce central de l'espace urbain. Cette connectivité passe aussi avant même la colonisation par l'implantation de comptoirs fortifiés⁴¹ comme une modalité de l'impérialisme européen⁴². La carte du milieu du XIX^e siècle analysée par Antoine Fabre et Dina Rasolofoarison dans la rubrique « Document » peut se comprendre comme une tentative d'attirer les négociants français sur ces nouveaux territoires en donnant à voir les ressources du continent africain. Dans le contexte colonial et impérial, nous observons donc bien les logiques relationnelles à l'œuvre, où marchandisation et globalisation vont de pair : sans port, les commerces des nombreuses ressources naturelles provenant d'Amérique, d'Afrique ou d'Asie n'auraient pas existé.

En plus de l'exploitation des ressources halieutiques et aquacoles et des infrastructures portuaires et industrielles, le tourisme constitue une autre activité importante localisée sur les littoraux. Une fois encore, il est question de flux et de relations. La place du tourisme dans les zones littorales est d'abord le résultat d'une transformation du regard occidental : elles deviennent un espace désiré dans le courant du XIX^e siècle, préfigurant l'émergence du

³⁸ C. Ducruet, « Typologie mondiale des relations villes-ports », *Cybergéo : revue européenne de géographie*, n° 417, 2008.

³⁹ Le dernier numéro de la revue *Urban History* est consacré à l'histoire socio-environnementale des villes portuaires après le tournant global. Voir notamment : C. Jones and Y. Spoelder, « Introduction: Writing the History of Port Cities after the Global Turn », *Urban History*, FirstView, 2025, p. 1-7; M. Goebel and X. Zhai, « Conclusion: the Social Environments of Port Cities in the longue durée », *Urban History*, FirstView, 2025, p. 1-4.

⁴⁰ G. Saupin, *L'émergence des villes-havres africaines atlantiques. Au temps du commerce des esclaves (vers 1470-vers 1870)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2023.

⁴¹ P. Atger, « Les comptoirs fortifiés de la Côte d'Ivoire (1843-1871) », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, n° 168, 1960, p. 427-474.

⁴² J.-F. Klein et C. Laux, « Les ports en situation coloniale : interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du XVI^e au XX^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 28, 2020, p. 207-230.

tourisme de masse dans la seconde moitié du XX^e siècle⁴³. Des territoires littoraux comme la Vendée ou la Bretagne sont alors reconfigurés par le tourisme⁴⁴. L'importance des flux de touristes, attirés par les bords de mer après 1945, engendre de nouveaux impacts environnementaux, des transports polluants aux déchets qu'ils génèrent⁴⁵. De nouveaux types d'entreprises apparaissent (groupes hôteliers et de camping, voyagistes, etc.). Sur le littoral, cette industrie du tourisme en pleine explosion depuis les « Trente Glorieuses » s'est traduite par l'implantation d'équipements et d'infrastructures dont l'emprise au sol a détruit les équilibres traditionnels (déplacement ou disparition d'activités, artificialisation du trait de côte au détriment de la faune et de la flore, etc.). La prise de conscience de l'impact environnemental du tourisme de masse émerge au début des années 1970, détaillé par l'article de Lucile Truffey en ce qui concerne la détérioration du paysage maritime par les déchets.

Poser la question du tourisme depuis le XIX^e siècle revient aussi à poser celle de la coexistence entre son développement et le maintien d'activités préexistantes⁴⁶, comme les activités halieutiques ou portuaires : s'installent des conflits d'usages que la littérature en sciences sociales contribue à mettre en évidence⁴⁷. Le clin d'œil d'Eugénie Galasso dans ce numéro souligne les mutations constantes

de l'industrie touristique, à travers l'étude de l'Hôtel du Palais de Biarritz, qui accueillit des figures aussi illustres que diverses au fil des siècles, de Napoléon III au président des États-Unis Donald Trump. Si la ville de Biarritz est toujours l'actionnaire majoritaire du Palais et que l'imaginaire impérial et côtier demeure central à son succès, l'établissement est aujourd'hui exploité par le groupe hôtelier américain Hyatt. L'hôtellerie du littoral, y compris les établissements à forte tradition, s'intègre pleinement dans le processus d'internationalisation et de concentration qui marque le secteur. Enfin, le secteur immobilier lié à l'attractivité des littoraux est lui aussi sujet à de profonds défis au regard des problèmes d'érosion, et en raison de la juxtaposition de différentes activités, source de conflits d'usages⁴⁸.

Pris comme une liste, les différentes activités économiques et leurs impacts sur l'environnement pourraient paraître déconnectés les uns des autres alors que la réalité est plus complexe. C'est en mettant en avant les relations de complémentarité, connectivité et conflit que ces différentes formes de dégradation environnementales peuvent être appréhendées⁴⁹. Considérer ces relations sur la longue durée permet également de comprendre la dépendance par le sentier. Changer de cap s'avère alors souvent difficile.

⁴³ A. Corbin, *Le territoire du vide. L'Occident ou le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Aubier, 1988.

⁴⁴ J. Vincent, *L'intrusion balnéaire : les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015.

⁴⁵ M. Boyer, *Histoire du tourisme de masse*, Paris, PUF, 1999.

⁴⁶ T. Loloum, « Derrière la plage, les plantations », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 218, 2017, p. 46-63.

⁴⁷ J. Bidet et E. Devienne, « Plages de la discorde », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 218, 2017, p. 4-9.

⁴⁸ S. Gaudin et B. Bisson, « Habiter les littoraux en France. Nouveaux regards et appropriations sociales », *Noroi*, n° 273, 2025, p. 7-12. Voir aussi C. Robertson, S. Dejean, F. Candau, R. Suire, L. Belloy, *Les transformations urbaines par les plateformes numériques : Airbnb et HomeAway en Nouvelle-Aquitaine*, rapport de recherche, Université de La Rochelle, Université de Pau et des Pays de l'Adour, Université de Nantes, 2020 (hal-03607912).

⁴⁹ Cf. l'Histoire environnementale de la France en cours de publication à La Découverte : J.-B. Frescoz, F. Jarrige, T. Le Roux, C. Marache, J. Vincent, *La nature en révolution. Une histoire environnementale de la France, 1780-1870* (vol. 1), 2025, P. Cornu, S. Frioux, A. Marrec, C.-F. Mathis, A. Plarier, *Les natures de la République. Une histoire environnementale de la France, 1870-1940* (vol. 2), 2025, R. Bécot, C. Bonneuil, G. Bouleau, *Les natures du productivisme. Une histoire environnementale de la France, de 1940 à nos jours* (vol. 3), à paraître.

QUI GOUVERNE LES LITTORAUX ? SYMBIOSE POLITICO-INDUSTRIELLE MODERNISATRICE, SOLUTIONS PRIVÉES ET CONTESTATION

Ce numéro explore également comment les entreprises ont participé à la gouvernance des pollutions et déchets sur les littoraux, notamment par leur participation au jeu politique⁵⁰, le versement de dédommagements par leurs campagnes de relations publiques ou encore grâce aux technologies de dépollution. En outre, le caractère stratégique des infrastructures portuaires a souvent impliqué une forte imbrication entre intérêts économiques et politiques.

Les nuisances liées aux activités agricoles, artisanales, commerciales ou industrielles, dès qu'elles se présentent, donnent lieu à des contestations, souvent arbitrées au niveau local⁵¹. Ces observations, notées plus largement dans la littérature environnementale⁵², se vérifient également pour le littoral. Comme le souligne Xavier Daumalin, les dénonciations de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle contre les nuisances industrielles sont marquées par une gouvernance à l'amiable, où « une transaction financière obtenue dans le cadre d'un rapport de force inégal [...] permet de mettre un terme provisoire aux protestations et aux poursuites judiciaires »⁵³.

Après 1945, les velléités modernisatrices sont souvent portées conjointement par l'État

et les élites locales. Bien que dénoncées, les externalités négatives de la croissance ont alors souvent été tolérées, si ce n'est ignorées par les pouvoirs publics et les entreprises⁵⁴. C'est notamment le cas pour la ZIP de Fos qui est envisagée comme un moteur de réindustrialisation à la fois par les politiques locales et l'État gaullien. L'idée est alors de rendre compétitives les infrastructures portuaires du sud de la France pour le trafic de conteneurs. Paradoxalement, ces infrastructures massives peuvent également donner une impulsion pour gérer les pollutions de manière plus systématique, notamment avec l'établissement en 1971 du Secrétariat permanent pour les problèmes de pollutions industrielles (S3PI). La diversification et la massification industrielle viennent néanmoins compromettre le bilan environnemental positif des activités de surveillances et des seuils négociés. Les zones littorales et leur gouvernance sont donc également touchées par les effets cumulatifs et de rebond, notés dans bien d'autres cas⁵⁵.

La modernisation et le rôle déterminant joué par l'État dans le processus de rattrapage économique du sud de l'Italie sont également mis en avant dans l'article d'Amedeo Lepore, Stefano Palermo et Andrea Ramazotti. Les auteurs mettent l'accent sur l'importance de la Cassa per il Mezzogiorno, qui a non seulement amélioré la connectivité des régions côtières grâce au financement d'infrastructures routières, mais a également favorisé l'implantation de certaines branches de l'industrie chimique dans ces territoires. C'est ce qui s'est produit à Cagliari, définie comme zone spéciale de développement. Les auteurs démontrent néanmoins que les investissements

⁵⁰ Sur le rôle politique des entreprises, voir P. Lefebvre, « Penser l'entreprise comme acteur politique », *Entreprises et Histoire*, n° 104, 2021, p. 5-18.

⁵¹ G. Massard-Guilbaud, *Histoire de la pollution industrielle. France, 1789-1914*, Paris, Éditions de l'EHESS, 2010.

⁵² F. Jarrige et T. Le Roux, *La Contamination du monde : une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Paris, Éditions Points, 2020 (2017).

⁵³ X. Daumalin, « Entreprises capitalistes et environnement en zone littorale méditerranéenne : retour d'expérience sur le territoire de Fos/étang de Berre (XIX^e-XX^e siècle) », *Entreprises et Histoire*, n° 121, 2025.

⁵⁴ Sur ce type de dynamiques, voir C. Pessis, S. Topçu, C. Bonneuil (dir.), *Une autre histoire des Trente Glorieuses*, Paris, La Découverte, 2013.

⁵⁵ S. Boudia et N. Jas, *Gouverner un monde toxique*, Versailles, Éditions Quæ, 2019.

et la gestion publique ont dû être par la suite continus afin de maintenir le site à flot et d'en assurer l'assainissement environnemental.

L'article de Louise Bernard, Nina Colin et Marc Gustave souligne quant à lui l'importance de différents groupes d'intérêts privés pour porter le discours modernisateur après 1945. Le développement de la filière céréalière en Poitou-Charentes et du Grand Port Maritime de La Rochelle est en effet promu par un Comité d'Action, les coopératives agricoles et la Chambre de Commerce et d'Industrie. Leur article montre que si cette rhétorique légitimatrice a dominé l'après-guerre, elle a toujours fait face à des contestations et a été remise en question de manière fondamentale dans les années 2000 autour de la question de l'eau. En politique, les conflits d'usages se retrouvent également dans les imaginaires⁵⁶ et le passé glorieux de la croissance est ainsi réinterprété⁵⁷.

À la fin des années 1960, le pacte modernisateur est en effet de plus en plus remis en cause. Le patronat, confronté à la contestation environnementale et aux pressions régulatrices, prend à sa manière le tournant environnemental. Lucile Truffy explique ainsi comment l'opération « Vacances Propres » voit le jour en 1971 sur le littoral français, à l'initiative de Progrès et Environnement, un consortium d'industriels de l'emballage, de l'alimentation et de la boisson. L'idée est alors de lutter contre les déchets « sauvages » qui s'amoncellent sur les littoraux dans le sillage du tourisme de masse, sans remettre en question la production et la commercialisation des emballages jetables. Cette campagne inaugure une stratégie qui est appliquée à de nombreux autres secteurs, à savoir celle de faire porter la responsabilité de la pollution sur les consommateurs et non sur les producteurs.

Dans son article, Fabien Bartolotti montre également que la conjonction entre les pressions régulatrices variées et la volonté de diversification des entreprises pétrolières dans les années 1960 mène à la naissance d'un marché de la dépollution. L'on assiste alors à une forme de gouvernance où les pouvoirs publics deviennent clients d'un ensemble de produits et de services antipollution, parfois vendus par les entreprises elles-mêmes à l'origine des problèmes. Cet exemple montre bien que le capitalisme tend à accroître sans cesse la marchandisation. Non seulement la faune et la flore du littoral deviennent des commodités, mais également les services nécessaires à la préservation ou à la réhabilitation du littoral.

Il est également bien connu que les firmes ont souvent mis en avant la responsabilité sociale des entreprises (RSE) lorsqu'elles ont été critiquées par des activistes ou des groupes de la société civile⁵⁸. Par exemple, la RSE a été mobilisée pour légitimer la gouvernance du Grand Port Maritime de La Rochelle à partir des années 1980. Louise Bernard, Nina Colin et Marc Gustave posent néanmoins un constat d'échec de cette approche, qui n'est parvenue ni à résoudre les problèmes hydrologiques ni à enrayer la contestation. Selon les auteurs, cette approche par la RSE se révéla impuissante à repenser fondamentalement la stratégie modernisatrice. Il s'agissait plutôt d'un *business as usual*, enrobé dans le discours de la durabilité.

Reste la question des modèles alternatifs de gouvernance du littoral. Les complexes portuaires et les ressources proches et lointaines dont ils assurent la marchandisation posent par exemple la question de la gestion des communs à l'heure de l'urgence climatique. Les échecs et succès passés peuvent alors venir nourrir notre imagination⁵⁹.

⁵⁶ A. Cournac et A.-L. Lafont, « Les imaginaires des éco-entrepreneurs de filières agricoles locales à l'heure de l'Anthropocène », *Revue française de gestion*, n° 315, 2024, p. 61-79.

⁵⁷ C. Pessis et al., *Une autre histoire des Trente Glorieuses*, op. cit.

⁵⁸ S. Pitteloud and P. Van Dam, « Businesses, Activists, and the Quest for Legitimacy », *Entreprises et Histoire*, n° 117, 2024, p. 6-18.

⁵⁹ A. Grand-Clément, S. Hagimont, J.-M. Hupé, L. Teulière, « Ce que les ravages écologiques font aux disciplines scientifiques. Pour une histoire impliquée », *Les Cahiers de Framespa. e-STORIA* [en ligne], n° 40, 2022.