



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0641-1  
ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1222-1

Tirés à part :

- I. CHALINE, LECOQ : 979-10-231-1223-8
  - I. BATAILLE : 979-10-231-1224-5
  - I. CANDIANI : 979-10-231-1225-2
  - I. LE MAO : 979-10-231-1226-9
  - I. CORRE : 979-10-231-1227-6
  - I. LOUVIER : 979-10-231-1228-3
  - I. BREZET : 979-10-231-1229-0
  - I. LECOQ : 979-10-231-1230-6
- I. BOUREILLE : 979-10-231-1231-3
- II. GALANO : 979-10-231-1232-0
- II. MARNOT : 979-10-231-1233-7
- II. KEIN, LAUX : 979-10-231-1234-4
- III. JUBELIN : 979-10-231-1235-1
- III. PRUDHOMME : 979-10-231-1236-8
- COMPTES RENDUS : 979-10-231-1237-5

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

fax (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (27) était consacré à « Mer et techniques ».

Le prochain numéro (29) aura pour thème « Le lest ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

## Éditorial

Olivier Chaline.....	6
----------------------	---

## DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

### Sortir de la guerre sur mer

Olivier Chaline & Tristan Lecoq.....	11
--------------------------------------	----

### Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking

Camille Bataille.....	21
-----------------------	----

### Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparative des guerres de Candie et de Morée

Guido Candiani.....	45
---------------------	----

### Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698)

Caroline Le Mao.....	59
----------------------	----

### « Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix » Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783

Olivier Chaline & Olivier Corre.....	79
--------------------------------------	----

### La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914)

Patrick Louvier.....	97
----------------------	----

### Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919

François-Emmanuel Brézet.....	127
-------------------------------	-----

### L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922)

Tristan Lecoq.....	137
--------------------	-----

### La marine nationale et la sortie de la guerre froide (1989-1995)

Patrick Boureille.....	147
------------------------	-----

## VARIA

Montpellier et la Méditerranée au Moyen Âge (xiii <sup>e</sup> -milieu du xv <sup>e</sup> siècle) Réflexions autour de l'intégration de la ville aux réseaux d'échanges du grand commerce maritime Lucie Galano.....	177
Pour une histoire des modèles techniques portuaires (xix <sup>e</sup> -xxi <sup>e</sup> siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi <sup>e</sup> au xx <sup>e</sup> siècle Jean-François Klein & Claire Laux.....	207

## CHRONIQUES

« Par le fer et par le feu ». Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne (début xvi <sup>e</sup> siècle-1653) Alexandre Jubelin.....	235
Naviguer en temps de Révolution: le chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire Florence Prudhomme .....	241

## COMPTES RENDUS

Comptes rendus .....	247
----------------------	-----

# Éditorial

*Olivier Chaline*

« Sortie de guerre » : cette expression devenue comme indispensable aux historiens des conflits était encore inconnue il y a quelques décennies. Elle s'est imposée grâce à l'étude de l'immédiat après-première guerre mondiale, afin de saisir des chronologies plutôt courtes, de l'ordre de quelques années tout au plus, de la signature de l'armistice jusqu'à la fin des processus de démobilisation. À la différence des énoncés statiques sur les clauses des traités et les conséquences de la guerre, elle permet de saisir un passage, une métamorphose, une reconversion, un processus qui n'est que rarement le retour à la situation antérieure. La masse des sources et les tendances historiographiques concernant le premier conflit mondial ont ainsi porté à étudier le retour des soldats, leur réadaptation à un monde plus ou bouleversé, ainsi que les formes d'une impossible sortie de guerre dans le cas du deuil, de la mutilation ou encore de l'exil sans fin.

Mais cette notion n'a pas été vraiment appliquée à la dimension maritime de la première guerre mondiale, fréquemment négligée en France, pas plus à d'autres conflits maritimes, avant ou après. Ce double constat a porté le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* à s'y essayer pour diverses époques. Il en résulte une grande variété d'utilisations et d'adaptations de la notion initiale. Camille Bataille examine la manière dont les Vikings pacifiaient, normalisaient et commémoraient. Guido Candiani compare deux démobilisations navales vénitienes au xvii<sup>e</sup> siècle, celles consécutives aux guerres de Candie et de Morée. Caroline Le Mao prend pour exemple l'arsenal de Toulon afin de dégager les choix et les formes de la mise sur le pied de paix de la puissante marine de Louis XIV au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Olivier Corre et moi-même avons scruté et analysé les différentes temporalités de la fin de la



guerre d'Indépendance américaine, loin de l'Europe comme dans un port de guerre, Brest, et un autre de commerce, Le Havre. Patrick Louvier introduit la dimension mémorielle qui est celle notamment des monuments et des cimetières, à propos des guerres navales menées par la France en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle. La sortie de la première guerre mondiale est envisagée sous deux angles différents : par Tristan Lecoq qui montre comment les lendemains du conflit consacrent la victoire des puissances maritimes, et par le CV François-Emmanuel Brezet qui explique le partage entre les vainqueurs de la flotte sous-marine allemande qui les avait tant inquiétés et mis au bord de la défaite au printemps 1917. Enfin l'étude détaillée de Patrick Boureille sur la marine nationale au sortir de la guerre froide permet de comprendre comment cette armée s'est trouvée confrontée aux nécessités de la première guerre du Golfe et à l'impossibilité de développer un pilier de défense européen, ce qui a poussé à s'aligner sur les normes de l'OTAN. Pour les historiens de la mer, des rivages et des sociétés maritimes, la « sortie de guerre » est donc une notion maniable et féconde.

Dans les *varia*, Lucie Galiano met Montpellier en perspective dans les réseaux marchands et la géographie commerciale des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Je le prie de bien vouloir accepter mes excuses pour l'oubli bien involontaire de son texte destiné au numéro précédent (« Mer et techniques »). Puis Claire Laux et Jean-François Klein nous livrent une réflexion sur la notion de « port en situation coloniale » appliquée à la France du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!







*Varia*



MONTPELLIER ET LA MÉDITERRANÉE AU MOYEN ÂGE  
(XIII<sup>e</sup>-MILIEU DU XV<sup>e</sup> SIÈCLE)  
RÉFLEXIONS AUTOUR DE L'INTÉGRATION DE LA VILLE AUX  
RÉSEAUX D'ÉCHANGES DU GRAND COMMERCE MARITIME

*Lucie Galano*

*Université Paul-Valéry-Montpellier 3 – Université de Sherbrooke*

La ville de Montpellier, fondée à la fin du x<sup>e</sup> siècle, a connu un essor exceptionnel au cours des xi<sup>e</sup> et xii<sup>e</sup> siècles, lié en partie à une politique favorable au dynamisme des activités commerciales instaurée par la dynastie seigneuriale des Guilhem<sup>1</sup>. Dès la seconde moitié du xii<sup>e</sup> siècle, la ville attirait une population cosmopolite grâce aux perspectives commerciales mais aussi intellectuelles qu'elle offrait<sup>2</sup>. L'importance du commerce dans le développement économique et social de la ville a été mise en lumière par une abondante historiographie<sup>3</sup>. Toutefois, les activités navales de ses marchands, tout comme les institutions et les officiers chargés des affaires maritimes, n'ont été que peu étudiés<sup>4</sup>. Pourtant, ces deux perspectives contribuent à définir comment Montpellier s'était intégrée aux réseaux d'échanges en Méditerranée et la place qu'elle y occupait.

- 1 Maïté Ferret-Lesné, « Le droit des affaires dans le Montpellier médiéval », dans Lucie Galano & Lucie Laumonier, *Montpellier au Moyen  ge. Bilan et approches nouvelles*, Turnhout, Brepols, 2017, p. 155-168.
- 2 « La réputation de la ville attirait aussi les intellectuels et les savants venus de toute l'Europe du Sud. [...] Montpellier offrait un exemple d'alliance entre une vocation marchande et une fonction intellectuelle, toutes deux aussi importantes que renommées. » (Geneviève Dumas, *Santé et société à Montpellier à la fin du Moyen  ge*, Leyde, Brill, 2015, p. 20.)
- 3 Les travaux sur la question sont nombreux, depuis la première monographie d'Alexandre Germain, les travaux de Jean Combes jusqu'à ceux, plus récents, de Kathryn Reyerson. Alexandre Germain, *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette* (Montpellier, J. Martel a n , 1861 deux tomes; désormais abrégé *Histoire du commerce en raison des nombreuses références qui seront faites à ses pièces justificatives*); Jean Combes, *Montpellier et le Languedoc au Moyen  ge*, Montpellier, Société archéologique de Montpellier, 1990; Kathryn Reyerson, *The Art of Deal: Intermediaries of Trade in Medieval Montpellier*, Leyde, Brill, 2002, entre autres titres.
- 4 *Ead.*, « Montpellier et le transport maritime : le problème d'une flotte médiévale », dans Gérard Cholvy et Jean Rieucau (dir.), *Le Languedoc, le Roussillon et la mer*, Paris, L'Harmattan, 1992, t. I, p. 98-108; *ead.*, « Le commerce et les marchands montpelliérains », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot (dir.), *Les Ports et la Méditerranée au Moyen  ge*, Montpellier,  ditions du Manuscrit, 2009, p. 19-27.

Le concept de *réseau* connaît récemment une émulation dans les études portant sur la Méditerranée<sup>5</sup>. Il permet de prendre en considération la pluralité des acteurs et leur influence sur la détermination des relations économiques, sociales et politiques tissées entre les villes, des relations parfois très complexes puisqu'oscillant entre collaboration et concurrence. L'étude des réseaux d'échanges (matériels et immatériels) permet également de saisir en quoi l'histoire locale dépasse les cadres territoriaux qui lui sont assignés, en désignant la diversité des lieux dans laquelle elle s'inscrit par le biais de certains de ses représentants. C'est un concept que cet article entend mettre à profit pour poser un regard nouveau sur l'histoire maritime de Montpellier au Moyen Âge. Deux dimensions doivent être prises en compte. D'une part, Montpellier intégrait les réseaux d'échanges en Méditerranée par le biais de ses marchands et de ses officiers consulaires qui fréquentaient ces réseaux et contribuaient à leur établissement, à leur développement ou à leur renforcement. D'autre part, la ville constituait un lieu d'escale, un « pôle de rayonnement<sup>6</sup> » au cœur de ces réseaux, notamment grâce à son port situé à Lattes.

Il s'agit d'ouvrir un champ de réflexion sur les différentes manifestations de l'histoire maritime de Montpellier afin d'appréhender son intégration aux réseaux méditerranéens. La désignation des conjonctures politiques, faites d'alliances et de conflits, se présente comme un élément déterminant dans la fréquentation des réseaux par les ressortissants de la ville. La mobilité des marchands montpelliérains, naviguant en Méditerranée et séjournant à l'étranger, constitue un marqueur de l'existence de ces réseaux. À leurs initiatives privées s'était adjoint un encadrement institutionnel qui visait à les assister durant le périple. Enfin, l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires, pris en charge par la ville, mettent en avant les contraintes naturelles propres au milieu maritime qui influençaient les conditions de circulation et le maintien, ou au contraire la dissolution, des échanges.

5 Damien Coulon (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIX<sup>e</sup> siècle*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2010, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <http://books.openedition.org/pus/8387> ; Damien Coulon, Christophe Picard & Dominique Valérien (dir.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, XI<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècle*, t. I, *La Configuration des réseaux*, 2007, t. II, *La formation des réseaux*, 2010, Paris, Bouchène.

6 Selon l'expression de Damien Coulon & Dominique Valérien, « Introduction », dans *ibid.*, t. I, p. 15.



L'ouverture de la ville vers la Méditerranée occidentale et le Levant a été relativement précoce et repose sur plusieurs facteurs. Elle s'appuie d'abord sur les entreprises diplomatiques engagées par le pouvoir seigneurial et le gouvernement urbain pour trouver des alliés sur le pourtour méditerranéen. Les traités de commerce et de protection mutuelle établis à partir du milieu du XII<sup>e</sup> siècle par les seigneurs de Montpellier et renouvelés tout au long du XIII<sup>e</sup> siècle à l'instigation de ses consuls, garantissaient aux marchands protection et assistance dans les villes alliées et à bord de leurs navires. La présence des Génois et des Pisans dans la ville, déjà très importante au XII<sup>e</sup> siècle, a participé au développement des pratiques commerciales et navales, sans être pour autant à l'origine des premiers voyages des Montpelliérains<sup>7</sup>. Si les alliances établies avec Gênes ou Pise paraissent parmi les plus importantes, d'autres plus locales (comme avec Agde en 1185<sup>8</sup>) ne doivent pas être négligées dans le développement du grand commerce maritime de Montpellier. En 1225, les traités se multiplièrent : les ambassadeurs envoyés par le consulat majeur renouvelèrent les accords passés avec les Génois et les Pisans, avant d'en établir de nouveaux avec Nice, Antibes, Hyères et Toulon<sup>9</sup>. À ces alliances s'ajoutaient les liens consubstantiels qui existaient entre Montpellier et les rivages catalans. Bien que les relations entre la ville et la péninsule Ibérique remontent avant le XIII<sup>e</sup>, le tournant de ce siècle a eu un caractère décisif dans leur développement. À la suite du mariage en 1204 entre Pierre II d'Aragon et Marie de Montpellier, héritière de Guilhem VIII rappelée pour lui succéder à la place du fils illégitime de ce dernier, Montpellier et toute sa juridiction étaient passées sous domination aragonaise et majorquine<sup>10</sup>. Elles s'y étaient maintenues jusqu'en 1349, quand

- 7 « La présence probable de marchands montpelliérains en Syrie avant la première croisade (1096-99) dénote, de la part des habitants, une vocation commerciale à l'échelle internationale. » (Kathryn Reyerson, « Le commerce et les marchands montpelliérains », art. cit., p. 19). L'historiographie concernant les relations entre Pise, Gênes et Montpellier est très abondante. La présence des Pisans fut précoce à Montpellier et celle des Génois s'accrut à la suite d'une révolte des habitants, de 1141 à 1143, en raison de l'aide qu'ils apportèrent à Guilhem VI dans la reprise de son chef-lieu. Les deux communes lombardes disposaient de plusieurs privilèges commerciaux (exemptions fiscales, *fondachi* dans la ville). *Ead.*, Kathryn Reyerson, « Montpellier and Genoa: The Dilemma of Dominance », *Journal of Medieval History*, n° 20, 1994, p. 359-372 ; Enrica Salvatori, *Boni amici et vicini: le relazioni tra Pisa e la città della Francia meridionale dall'XI alla fine del XIII secolo*, Pise, ETS, 2002.
- 8 Acte d'avril 1185 copié dans le cartulaire des Guilhem, le *Liber Instrumentorum Memorialium* conservé aux archives municipales de Montpellier (désormais AMM), coté AA1, f° 155 vo ; édité dans Alexandre Germain, *Histoire de la commune de Montpellier depuis ses origines jusqu'à son incorporation définitive à la monarchie française*, Montpellier, J. Martel l'aîné, 1851, t. II, p. 420-422 (abrégé *Histoire de la commune*).
- 9 Tous ces traités établis en 1225, conservés aux AMM, ont été édités dans *ibid.*, t. II, p. 426-455.
- 10 Ces éléments appartiennent à une historiographie traditionnelle de Montpellier. *Ibid.*, t. I, p. 36-40.

Jacques III de Majorque vendit les derniers droits dont il disposait à Philippe VI de Valois. C'est en 1204 que la participation des habitants au gouvernement de la ville devient officielle, par l'établissement de son consulat majeur, composé de douze membres et disposant du droit de statuer<sup>11</sup>. Durant près d'un siècle et demi, les Montpelliérains et les Catalans partagèrent le même pouvoir ce qui avait stimulé les échanges et induit le développement d'une législation portant des similitudes.

Les traités de protection mutuelle étaient souvent l'objet de renouvellement, parce qu'ils étaient arrivés à leur terme ou parce que des conflits avaient opposé des ressortissants des villes alliées qui devaient, en conséquence, rappeler les ententes passées par leur gouvernement<sup>12</sup>. Des situations concurrentielles pouvaient exister au cœur desquelles les Montpelliérains se devaient de choisir un parti. Le traité établi avec Gênes en 1225 indiquait que si des habitants de Montpellier ou de sa juridiction étaient amenés à naviguer en haute mer sur les navires de ses ennemis, les consuls devaient les dénoncer, la durée de dénonciation variant en fonction des rivages fréquentés<sup>13</sup>. Gênes avait accepté un compromis : lors des conflits l'opposant à Marseille ou aux Catalans, les Montpelliérains pourraient naviguer sur les navires catalans mais devaient renoncer à naviguer avec les Marseillais<sup>14</sup>. La situation se compliqua au début du XIV<sup>e</sup> siècle dans le conflit opposant la couronne de France au royaume d'Aragon, car Montpellier dépendait de ces deux pouvoirs rivaux. Ainsi, lorsque la coque de Pierre Nicholay fut attaquée en 1336 par des pirates se revendiquant sous le pouvoir du roi d'Aragon et de Majorque, les Montpelliérains avaient peine à obtenir une assistance juridique à Cagliari sous prétexte qu'ils naviguaient avec des sujets de la couronne française<sup>15</sup>.

La domination des Génois sur les activités navales des Montpelliérains avait varié selon les périodes mais la tentative de la commune italienne visant, en

11 Elle était effective depuis 1143, à la suite de la révolte des habitants, mais ne fut officialisée que le 15 août 1204. Peu de temps après, les consuls rédigèrent les premiers statuts de la ville (Pierre Chastang, *La Ville, le gouvernement et l'écrit à Montpellier. Essai d'histoire sociale*, Publications de la Sorbonne, Paris, 2013, p. 46-47).

12 Le premier traité établi avec Marseille en 1229 (Alexandre Germain, *Histoire de la commune, op. cit.*, t. II, p. 456-457) avait été renouvelé en 1249 à la suite d'un conflit entre Montpelliérains et Marseillais dans les environs de Saint-Jean d'Acre (*ibid.*, p. 465-468).

13 Ils disposaient de trois mois pour les provinces les plus proches de Gênes, six mois pour les provinces attenantes et neuf pour les parties de Constantinople et d'outre-mer. Traité du 28 août 1225 dans *ibid.*, t. II, p. 426-427 *ici*.

14 « *Item, concedimus vobis, si guerram comune Janue habebit cum Massiliensibus et Cathalanis, eodem tempore ut cum Cathalanis navigare possitis, et non cum massiliensibus.* » (*Ibid.*, t. II, p. 428.)

15 Acte du 13 juillet 1336, AMM Louvet 1567 (Arm. C, cass. 20). Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, thèse sous la dir. de Patrick Gilli & Geneviève Dumas, université Paul-Valéry-Montpellier 3/université de Sherbrooke, 2017, p. 609-611.

1347, à leur interdire de naviguer jusqu'en Roumanie et à Chypre autrement que sur leurs navires, témoigne dans une certaine mesure du dynamisme de leurs activités navales en direction du Levant<sup>16</sup>. Car les privilèges obtenus par le gouvernement de Montpellier ne s'arrêtaient pas aux rivages de la Méditerranée occidentale mais se prolongeaient jusqu'au Levant. Plusieurs entreprises diplomatiques furent menées par les seigneurs et les consuls auprès des autorités levantines qui ne provenaient pas nécessairement d'une volonté des marchands à stimuler les échanges<sup>17</sup>. Toutefois, l'envoi d'ambassadeurs compétents pour traiter avec les gouvernements étrangers constituait un enjeu fondamental dans le domaine<sup>18</sup>. Au XIV<sup>e</sup> siècle, les principales relations commerciales connues dans le Levant étaient établies avec Rhodes, Chypre, la Petite Arménie et Alexandrie, et s'appuyaient sur plusieurs années de fréquentation de ces rivages par les Montpelliérains. Un article de Bernard Doumerc reprend les principales phases de l'histoire maritime de Montpellier aux XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, les mettant en lien avec les différentes conjonctures caractérisant le grand commerce des communes italiennes et provençales en Méditerranée<sup>19</sup>. Si le commerce s'était maintenu durant les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle, à partir de 1330 et jusqu'en 1380, il se caractérise par son irrégularité. La fréquentation de Rhodes, de Chypre et des rivages arméniens augmentaient à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. Le dynamisme des échanges, moins important au début du XV<sup>e</sup>, retrouvait de sa vigueur au milieu du siècle, sous l'impulsion de Jacques Cœur. La situation du XV<sup>e</sup> siècle reste relativement méconnue car peu étudiée – une lacune historiographique qu'il conviendrait de combler.

#### LES ACTIVITÉS NAVALES DES MONTPELLIÉRAINS : DES INITIATIVES PRIVÉES À L'ENCADREMENT INSTITUTIONNEL DES PRATIQUES

La présence importante des Montpelliérains à bord des navires voguant en Méditerranée trouve également ses racines dans le développement des pratiques juridiques propres au grand commerce (établissement de sociétés,

16 Kathryn Reyerson, « Montpellier and Genoa », art. cit.

17 Damien Coulon souligne le caractère déterminant des politiques des rois d'Aragon dans l'établissement des relations de Barcelone avec l'Égypte ou la Syrie, politiques qu'ils menaient sans y avoir été invités par leurs sujets (Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine*, Madrid, Casa de Velázquez, 2004, p. 43-62).

18 En 1253 n.s., Pierre Teric était envoyé par Jacques I<sup>er</sup>, roi d'Aragon et de Majorque et seigneur de Montpellier, pour traiter avec le prince d'Antioche, Bohémond VI (Alexandre Germain, *Histoire du commerce*, op. cit., t. I, p. 220-221).

19 Bernard Doumerc, « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot (dir.), *Les Ports et la Méditerranée*, op. cit., p. 43-60.

contrats de commande et de naulage) et dans les flux des marchandises liés à l'organisation du commerce. Initiés de manière précoce à ces pratiques par les Pisans et les Génois et en raison des relations entretenues avec Barcelone, les Montpelliérains ont été nombreux à contracter de tels contrats<sup>20</sup>. Les contrats de commande offraient la possibilité d'exporter et d'importer des marchandises aux marchands qui ne pouvaient – ou ne voulaient – pas se déplacer. Plusieurs registres de notaires de Montpellier permettraient de compléter les études portant sur ces pratiques<sup>21</sup>. Certains marchands devenus des experts du grand commerce maritime ont influencé de manière notoire le développement des activités commerciales de leur ville, tels que Johan Jourdan, Bernard Salomon, Johan de Serières, ou les Del Potz<sup>22</sup>. La plupart d'entre eux étaient changeurs, poivriers et drapiers, ou cumulaient plusieurs activités. S'ils participaient au grand commerce en établissant des commandes auprès des armateurs pour des sommes souvent colossales, c'était aussi à eux que les marchands de toute la région languedocienne et du pourtour méditerranéen s'adressaient pour participer aux sociétés. On les retrouve fréquemment impliqués dans l'affrètement de navires à destination du Levant. Ainsi, les registres de notaires dédiés à leurs affaires contiennent-ils quantité de contrats de commande et de naulage<sup>23</sup>. Si les relations entre les marchands de Montpellier et ceux d'Agde, de Béziers et de Narbonne sont bien connues<sup>24</sup>, celles tissées avec Perpignan lors des contrats de commande ou dans l'armement des navires bénéficieraient d'un nouvel éclairage par le dépouillement des archives notariales<sup>25</sup>.

20 Concernant les similitudes entre les pratiques commerciales de Barcelone et Montpellier, voir : André-Émile Sayous, *Commerce et finance en Méditerranée au Moyen Âge*, Londres, Variorum Reprints, 1988. Pour une étude extensive des pratiques barcelonaises, voir : Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient*, op. cit., p. 219-289.

21 Jean Combes & André-Émile Sayous, « Les commerçants et les capitalistes de Montpellier aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », *Revue historique*, n° 188-189, 1940, p. 341-377, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k18288w/f345.image>.

22 Pour en savoir plus sur ces marchands dont quelques noms seulement sont donnés ici, on consultera l'étude topographique de Bernard Doumerc dans « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », art. cit., p. 51-60.

23 On peut citer en exemple le registre dévolu aux affaires du changeur Johan de Serières (AD34, 2E95/393, registre du notaire de Montpellier Guillaume Bourdon, 1397-1428.) En 1404, il recevait plusieurs commandes : celles de Bernard Joli, originaire de Majorque, de Bernard Franchi, drapier de Montpellier, et de François Tinctor, marchand de Narbonne (fo 26). En juillet 1408, le notaire enregistrait l'établissement d'une société entre un de ses parents, Louis de Serières, et Arnaud de Sicred qui entendaient partir pour le Levant au bord de la nave de Melchior Viguier, patron originaire de Savone. Ils reçurent durant le mois d'octobre les commandes de Jacques Martin, originaire de Montouliers, de Pierre Sabatier d'Argelliers, et de Johan de Serières lui-même (f° 36, f° 36 vo et f° 37). Un marchand de Perpignan, Georges Gelbert, s'était engagé dans l'affrètement du navire de Melchior Viguier : il fournit les toiles qui servirent à confectionner les voiles de la nave (f° 41).

24 Kathryn Reyerson, « Le commerce et les marchands montpelliérains », art. cit., p. 19.

25 Comme le démontre l'exemple de Georges Gelbert (voir *supra*). En 1371, les deux régents des marchands navigants de Montpellier furent chargés par les consuls majeurs d'acheter

Au travail individuel de ces grands marchands de Montpellier, déployé pour développer leurs relations commerciales et sous-tendant leurs intérêts particuliers, était venu s'adjoindre celui de plusieurs officiers consulaires et un encadrement institutionnel favorable à l'intégration des marchands montpelliérains aux réseaux d'échanges en Méditerranée. Ces officiers sont les consuls sur mer et les régents des marchands navigants, sur lesquels les études sont peu nombreuses et anciennes<sup>26</sup>. La documentation portant sur les consuls sur mer, nommés dès le début du XIII<sup>e</sup> et probablement tout au long de ce siècle et du XIV<sup>e</sup>, est assez pauvre. Un document daté du 11 octobre 1385 présente le rôle attendu d'un consul sur mer<sup>27</sup>. Adressée aux princes et juges d'outre-mer (de Chypre, Rhodes et Damas), cette lettre leur faisait connaître l'élection de Jacques Arquier, marchand de Montpellier, en tant que consul sur la nave de G. Arrufan, originaire d'Agde. Ses prérogatives y sont clairement indiquées : voyager avec les marchands de Montpellier et leurs concitoyens jusqu'au Levant, assurer leur sécurité et que leurs droits et privilèges soient respectés. Son travail se couplait à celui du patron du navire dans la gestion de la cargaison transportée : si le patron devait veiller à son intégrité, le consul sur mer était garant des marchandises de ses concitoyens, présents à bord ou non<sup>28</sup>. Son rôle sécuritaire suggère les attributions judiciaires qui lui furent confiées puisqu'il pouvait, en cas de conflits, donner des conseils aux marchands. Il les aidait lorsqu'ils étaient victimes et devait les juger selon la coutume de Montpellier s'ils s'étaient rendus coupables de méfaits. Ainsi, la nomination d'un consul sur mer répondait à la nécessité pour les marchands « d'embarquer avec leur droit<sup>29</sup> » : en cela, il se devait d'être un expert de la législation urbaine, des règles entourant le grand commerce maritime et des dispositions réglant l'entente entre la ville et ses différents partenaires.

---

un navire et s'adressèrent pour cela à Pierre Blanc, marchand de Perpignan (AMM, BB12, registre du notaire de Montpellier Pierre Gilles [1370-1371], f° 23 vo).

- 26 Même Alexandre Germain, qui a pourtant édité plusieurs archives les concernant, n'a porté qu'une attention réduite à ces institutions. Au tout début du XX<sup>e</sup> siècle, Albert Berne consacrait sa thèse aux consuls sur mer et aux consuls d'outre-mer mais sans dire beaucoup plus qu'Alexandre Germain. (Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer de Montpellier au Moyen Âge (XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles)*, thèse de doctorat en droit, Montpellier, université de Montpellier 1, 1904.)
- 27 AMM, Louvet 250 (Arm. A, cass. 13) ; Alexandre Germain, *Histoire du commerce, op. cit.*, t. II, p. 309-311. On verra aussi le serment prêté par le consul sur mer avant son départ, présent dans le livre de la ville, le *Petit Thalamus* (AMM, AA9). *Thalamus Parvus. Le Petit Thalamus de Montpellier publié pour la première fois d'après les manuscrits originaux*, Montpellier, éd. Société archéologique de Montpellier, J. Martel Aîné, 1840, p. 274-275.
- 28 Ce qui engageait Albert Berne à voir dans le consul sur mer une sorte de subrécargue : Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer, op. cit.*, p. 26.
- 29 Selon l'expression de Romero Gonzalez & Manuel Martinez Neira dans « Consules de nave y nautico-militares en el derecho marítimo del Mediterraneo occidental (siglos XII-XIV) » (dans Gérard Cholvy & Jean Rieucou [dir.], *Le Languedoc, le Roussillon et la mer, op. cit.*, t. I, p. 67-76).

La nomination d'un consul sur mer par bâtiment explique que leur nombre pouvait varier<sup>30</sup>. Elle représentait une telle charge que les consuls majeurs décidèrent de la déléguer, au moins à partir de 1329, à de nouveaux officiers, les régents des marchands navigants, tel qu'il apparaît dans le serment que ces derniers devaient prêter<sup>31</sup>. À la fin de leur mandat, les régents soumettaient le nom de deux hommes aux consuls majeurs pour les remplacer dans leur office<sup>32</sup>. Les règles de nomination des consul sur mer et des régents des marchands navigants favorisaient la cooptation entre les plus fortunés marchands de Montpellier qui pouvaient justifier de leur nomination par les compétences acquises dans le cadre de leurs propres activités : connaissance experte des types de contrats du grand commerce maritime et des navires amarrés sur lesquels il était possible d'engager des marchandises et relations déjà bien développées de ces marchands avec d'autres, originaires du pourtour méditerranéen. L'étude du registre des élections des officiers consulaires témoigne de l'appropriation par l'oligarchie marchande de ces offices consulaires<sup>33</sup>. Certaines familles de marchands avaient monopolisé la charge de régent durant plusieurs années, faisant carrière dans le domaine. La famille Del Potz en offre l'un des exemples les plus flagrants : ces poivriers s'étaient succédé à la tête de la régence durant vingt ans (de 1368 à 1440) et parfois d'une année à l'autre, les règles de nomination leur permettant de proposer aux consuls majeurs le nom d'un membre de leur propre famille<sup>34</sup>.

Ainsi, même si le serment prêté par ces régents rappelait qu'ils devaient, tout au long de leur mandat, aider les pauvres comme les riches à établir des contrats de commande et de naulage et abandonner toute parenté, amitié ou inimitié, le cadre institutionnel établi par le consulat majeur pour prendre en charge les affaires maritimes favorisait la poursuite des entreprises familiales de ses habitants les plus fortunés dont les affaires étaient toutes tournées vers le grand commerce maritime.

30 Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer*, *op. cit.*, p. 31.

31 *Ibid.*, p. 29 et, pour l'édition du serment, *Thalamus Parvus*, *op. cit.*, p. 297-298.

32 « À la fin de mon offici jeu am mon companhon am cosselh daquels que me appara e nominaray a vos dicts senhors cossols ll. bos mercadiers e sufficiens per regens dels dichs mercadiers per lan apres seguen. » *Thalamus Parvus*, *op. cit.*, p. 297-298.

33 AMM, BB5 ; j'ai étudié ce registre de manière approfondie dans le cadre de ma thèse sur une période allant de 1353 à 1453 (Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, *op. cit.*, t. II, p. 70-118).

34 D'autres exemples auraient pu être donnés : de 1389 à 1452, Isarn et Pierre Teinturier étaient nommés douze fois régents à eux deux ; le changeur Johan de Sérières occupa cette charge trois fois.

Parmi les privilèges dont disposaient les Montpelliérains dans les principales villes des rivages levantins, se retrouve celui de nommer un consul d'outre-mer. Une étude circonstanciée du rôle des consuls d'outre-mer serait souhaitable, ces institutions restant méconnues pour la période médiévale. La question connaît actuellement un regain d'intérêt car elle contribue à l'identification des principaux acteurs des réseaux d'échanges au cœur desquelles s'inscrivaient les ports et les villes maritimes<sup>35</sup>. Mais les travaux sur ces institutions sont parfois difficiles à retrouver dans une historiographie plus largement consacrée au monde méditerranéen<sup>36</sup>. L'historiographie récente de Montpellier mentionne les consuls d'outre-mer pour attester des relations commerciales de la ville avec le reste de la Méditerranée, et non pour leur consacrer une étude circonstanciée<sup>37</sup>.

L'existence de consuls d'outre-mer nommés par les consuls majeurs de Montpellier est attestée à Famagouste en 1345 et en 1365<sup>38</sup>, à Rhodes en 1356 et en 1374<sup>39</sup> et à Alexandrie en 1386, 1392 et 1400<sup>40</sup>. Leur nomination est, toutefois, plus ancienne et doit remonter au XIII<sup>e</sup> siècle, période durant laquelle Montpellier obtenait plusieurs privilèges dans le Levant. En outre, les places commerciales où l'on retrouvait des consuls d'outre-mer devaient être plus nombreuses, notamment en Petite Arménie<sup>41</sup>. Mais là encore, la documentation

- 35 Damien Coulon, « Des vallées pyrénéennes au cœur de l'Europe et au Levant : Barcelone, interface entre réseaux marchands à différentes échelles à la fin du Moyen Âge », dans Damien Coulon (dir.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce*, op. cit., p. 19-42.
- 36 David Jacoby, « Le consulat vénitien d'Alexandrie d'après un document inédit de 1284 », et Doris Stöckly, « Une autre fonction des capitaines de galées du marché vénitien : le contrôle des officiers d'outre-mer », dans *Chemins d'outre-mer. Études sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2004, t. II, respectivement, p. 461-474 et p. 791-800.
- 37 Bernard Doumerc présente les consuls d'outre-mer pour traiter de « l'organisation du commerce avec l'Orient » (Bernard Doumerc, « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient [XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles] », art. cit.). Brunehilde Imhaus indique la présence d'un consul d'outre-mer à Famagouste pour démontrer la fréquentation du port chypriote par les Montpelliérains (Brunehilde Imhaus, « Quelques remarques à propos des marchands montpelliérains à Famagouste au XIV<sup>e</sup> siècle » dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot [dir.], *Les Ports et la Méditerranée*, op. cit., p. 35-41.)
- 38 En 1345, Étienne Auriac était nommé « consul de Montpellier en Chypre ». (*Ibid.*, p. 36. Pour le document du 14 janvier 1365 a.s. : Alexandre Germain, *Histoire de la commune*, op. cit., t. II, p. 259-261.)
- 39 Acte du 18 juillet 1356 par lequel Roger des Pins, maître des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem, permet de nommer un consul de Montpellier à Rhodes. AMM, Louvet 328 (Arm. A, cass. 17) ; Alexandre Germain, *Histoire de la commune*, op. cit., t. II, p. 536-541. Nomination de Jacques Guilhem, poivrier, au titre de consul d'outre-mer à Rhodes le 23 juin 1374. AMM, Louvet 253, (Arm. A, cass. 13) ; Alexandre Germain, *Histoire du commerce*, op. cit., t. II, p. 287-288.
- 40 Nomination du marchand Pierre de Podio Sicco (ou Puysec) en 1386 et 1392 puis du marchand Johan Fournier en 1400, comme consul d'outre-mer à Alexandrie ; respectivement AMM, Louvet 252, 251 et 256 (Arm. A, cass. 13), édités dans *ibid.*, t. II, p. 288-292.
- 41 Albert Berne, *Consuls sur mer et d'outre-mer*, op. cit., p. 43-55.



est lacunaire : quelques documents seulement, rapportant la nomination d'un consul d'outre-mer, permettent d'étudier les spécificités de cet office et son rôle dans l'intégration de Montpellier aux réseaux méditerranéens. Là encore, cette charge consulaire avait été occupée par les marchands de Montpellier experts des pratiques commerciales maritimes<sup>42</sup>. Leurs attributions étaient assez similaires à celles des consuls d'outre-mer barcelonais<sup>43</sup>. Un document non daté nous renseigne sur les privilèges dont Montpellier disposait à Chypre et sur les attributions du consul d'outre-mer présent à Famagouste<sup>44</sup>. Ce dernier devait prendre connaissance de tous les navires accostant sur l'île et transportant des Montpelliérains et procéder aux prélèvements dus. Il pouvait être assisté par deux à quatre sergents, portant les armes de la ville sur leur livrée. De même, la loge dont disposaient les Montpelliérains à Famagouste était ornée des armes de leur ville d'origine, recréant ainsi un espace connu et commun à l'étranger<sup>45</sup>. Cette loge servait de lieu de rencontre ; c'était aussi là que le consul d'outre-mer pouvait rendre justice, selon la coutume de la ville. Le consul d'outre-mer devait, en cas de décès d'un des marchands durant son séjour, nommer des exécuteurs testamentaires et veiller au rapatriement des biens et du corps du défunt. Garantir aux marchands que leurs intérêts seraient sauvegardés même après leur mort, et que la législation à laquelle ils avaient adhéré restait valable même lorsqu'ils s'éloignaient de leur ville pouvait les engager à tenter l'aventure du grand commerce maritime. Les attributions du consul d'outre-mer répondaient à celles du consul sur mer ; il prenait son relais lors du séjour des marchands. La présence d'une loge et le maintien de la législation coutumière de Montpellier (en dehors des crimes de sang) constituent deux manifestations de la prise en compte par le gouvernement de la mobilité de ses citoyens, et des moyens employés pour conserver auprès d'eux un sentiment d'appartenance à la communauté urbaine. La matérialisation de la présence de Montpellier dans le Levant par ses armes seigneuriales et consulaires est un nouveau témoignage de l'intégration de la ville aux réseaux méditerranéens. L'histoire de la ville s'écrivaient au-delà de ses propres rivages, vers là où ses marchands dirigeaient leurs pas et leurs navires.

42 Voir les fiches prosopographiques sur Jacques Guilhem & Pierre de Puysec, dans Bernard Doumerc, « Montpelliérains et Vénitiens sur les routes de l'Orient (xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles) », art. cit., p. 55, 57.

43 Damien Coulon, *Barcelone et le grand commerce*, op. cit., p. 62-71.

44 AMM, Louvet 248 (Arm. A, cass. 13).

45 La loge dont disposaient les Montpelliérains bénéficiait sans doute d'un « statut d'extraterritorialité », « prolongement [...] de la lointaine patrie ». (Dominique Valérian, « Les marchands latins dans les ports musulmans méditerranéens : une minorité confinée dans des espaces communautaires ? », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, n° 107-110, 2005, §7, en ligne, <https://journals.openedition.org/remmm/2828>.)



L'investissement des marchands de Montpellier dans les activités navales et leurs séjours à l'étranger n'étaient pas uniquement l'effet de leurs compétences commerciales, des stratégies diplomatiques de leur seigneur et de leur gouvernement consulaire ou de l'existence d'un encadrement institutionnel favorable aux affaires maritimes. Ils s'appuyaient aussi sur la présence d'infrastructures portuaires situées à proximité de la ville, un dernier aspect de l'histoire maritime de Montpellier relativement négligé par l'historiographie.

#### MONTPELLIER, PÔLE DE RAYONNEMENT DES RÉSEAUX D'ÉCHANGES EN MÉDITERRANÉE

Le principal problème qui se pose à la compréhension de la place prise par la ville au sein des réseaux d'échanges en Méditerranée provient de la contradiction apparente qui existe entre la situation géographique de Montpellier, distante d'une vingtaine de kilomètres d'un littoral peu réputé pour ses conditions de navigation, et son statut de ville maritime, pourtant bien attesté durant la période médiévale<sup>46</sup>. C'est de cette contradiction que proviennent peut-être les difficultés de l'historiographie pour appréhender l'histoire maritime de la ville au plus près de ses rivages. Ainsi, dans les études sur le commerce de la ville, les infrastructures portuaires que fréquentaient les marchands à proximité de leur ville d'origine ne sont souvent mentionnées que de manière incidente, pour rappeler que Montpellier bénéficiait bien d'un port, situé à Lattes, pour asseoir son commerce.

Dès son retour de Terre sainte, le seigneur de Montpellier Guilhem V avait souhaité obtenir une ouverture vers la Méditerranée. Au tout début du XII<sup>e</sup> siècle, Guilhem V obtenait l'inféodation du territoire appelé « Palude », correspondant à la plaine lattoise, consentie par l'évêque de Maguelone<sup>47</sup>. La vocation portuaire de Lattes, localisé durant la période médiévale aux abords de la lagune et du fleuve Lez, s'était affirmée rapidement, venant faire concurrence à un autre port situé plus à l'est, celui du Tavan<sup>48</sup>. Les opportunités qu'offrait le port de Lattes, bien qu'aux abords d'un plan d'eau lagunaire, ne doivent pas être minimisées

46 « Le golfe du Lion est réputé pour ses dispositions peu favorables au développement d'une vie maritime active ainsi que pour ses difficultés de navigation. [...] Rares, cependant, sont les secteurs littoraux à avoir attiré autant de créations portuaires et urbaines depuis deux millénaires. Contradiction, voire curiosité ? » (Gilbert Larguier, « Ports du golfe du Lion et trafics maritimes », dans Ghislaine Fabre, Daniel Le Blévec & Denis Menjot [dir.], *Les Ports et la Méditerranée*, op. cit., p. 61.)

47 Dans son testament daté de 1114, Guilhem V disposait déjà des droits sur Lattes. *Cartulaire de Maguelone*, éd. Julien Rouquette et Augustin Villemagne, Montpellier, Imprimerie Louis Valat, 1912, t. I, p. 76-80.

48 Concernant l'origine du castrum de Lattes, mentionné pour la première fois en 1140, et de son port, probablement construit à partir des vestiges du port antique de Lattara, situé plus à l'est (Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, op. cit., p. 91-94).

car le bassin lagunaire était alors plus profond et étendu que de nos jours. Les naves, navires ronds de fort tonnage, ne pouvaient pas passer par les graus, mais ancrèrent à ce niveau pour être déchargées dans de plus petites embarcations, les « caupols », qui faisaient ensuite les allers-retours entre le littoral et le port de Lattes et dont les qualités nautiques, là encore, ne doivent pas être dévaluées<sup>49</sup>. De plus, les navires longs (et même les galères) pouvaient entrer dans la lagune et remonter jusqu'à Lattes.

Ainsi, dès la fin du XII<sup>e</sup> siècle et tout au long du XIII<sup>e</sup>, le port de Lattes avait accueilli quantité des navires différents et les marchandises exotiques qu'on y déchargeait donnaient à cette escale languedocienne tous les attraits d'un port méditerranéen. Les tarifs du péage indiquent la variété de ces marchandises exotiques : épices, sucre, cuir cordouan, fleurs séchées (roses et violettes), pigments (orpiment, brésillet, indigo), et animaux (singes et perroquets)<sup>50</sup>. Ce port était très fréquenté par les Italiens, comme en témoigne le nom de la porte principale du castrum, la « porte Lombarde ». Navigaient dans la lagune bas-languedocienne nombre de ressortissants des villes méditerranéennes. Le tarif du péage exigé par l'évêque de Maguelone, principal seigneur de la lagune à partir du XIII<sup>e</sup> siècle, signale l'arrivée de Juifs et de Sarrasins<sup>51</sup>. Une enquête commanditée par Philippe le Bel en 1299, concernant les entreprises de détournement des navires vers Aigues-Mortes organisées par ses officiers et dont l'évêque de Maguelone et les consuls de Montpellier avaient eu à se plaindre à maintes reprises, comporte plusieurs témoignages de marchands, navigateurs et pêcheurs originaires de différents rivages, habitants ou non de la région, mais ayant tous navigué en direction du littoral maguelonais<sup>52</sup>. Cette enquête témoigne de l'importante fréquentation de ce littoral lagunaire par les navigateurs qui souhaitaient se rendre à Montpellier et auraient préféré, pour certains, éviter un détour inutile et coûteux par Aigues-Mortes. Le port d'Aigues-Mortes se présentait à la fois comme une opportunité et une contrainte pour les échanges maritimes de Montpellier. Il permettait l'arrivée et l'hivernage des naves, mal à l'aise à l'ancre aux abords des graus, mais le monopole du port

49 Sur les « caupols », voir : *ibid.*, p. 481-484 et Alain Venturini, « Le sel de Camargue au Moyen Âge. Étude comparative des pays d'Aigues-Mortes (Languedoc, royaume de France) et de Camargue proprement dite (comté de Provence, Empire), (IX-XV<sup>e</sup> siècles) », dans Jean-Claude Hocquet & Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, 2006, p. 365-392.

50 Pour l'édition des tarifs du « roubinage » (taxe payée au port de Lattes auquel on accédait par une « roubine ») daté au moins du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, voir *Thalamus Parvus, op. cit.*, p. 240-244.

51 AD34, G 1464 et G 2046 ; édité dans *Cartulaire de Maguelone*, éd. cit., t. III, p. 114.

52 Originaires de Barcelone, de Lerida, de Gruissan et de Narbonne, de Mèze et Marseillan, d'Agde et de Frontignan, de Gênes, de Savone et de Vintimille. Archives nationales, Trésor des chartes, J 892 ; Alexandre Germain, *Histoire du commerce, op. cit.*, t. I, p. 326-378.

royal était mal perçu par les navigateurs. De plus, les environs du port étaient précocement devenus dangereux pour la navigation, en raison de l'envasement de son pourtour et de la présence des navires des pirates et des ennemis de la couronne française qui attaquaient les navires contraints de s'y rendre<sup>53</sup>.

Les années 1330-1380 sont marquées par l'irrégularité des échanges maritimes de Montpellier en Méditerranée, certes liée à une conjoncture globale peu favorable. Mais à partir des années 1330 s'ouvrait également une période difficile dans le maintien des conditions de navigation autour du littoral. Sont à mettre en cause les premières manifestations du Petit Âge glaciaire, conjuguées au déboisement des rivages lagunaires : les inondations du Lez, charriant les alluvions du fleuve, avaient causé plusieurs dégradations au port de Lattes et l'avaient rendu difficile d'accès, en réduisant la profondeur de ses abords. De même, l'envasement du port d'Aigues-Mortes est à mettre sur le compte des débordements du Petit-Rhône<sup>54</sup>. Dans les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle, les conditions environnementales rendaient peu propices les échanges maritimes dans la région, situation à laquelle certaines des institutions de la ville étaient chargées de remédier. L'aménagement et l'entretien du port de Lattes et de ses environs furent confiés aux quatre consuls de mer de Montpellier, dont l'origine remonterait au XII<sup>e</sup> siècle mais dont l'existence n'est attestée qu'à partir de 1238<sup>55</sup>. Ces aménagements, quoique bien documentés, n'ont été que récemment l'objet d'une étude approfondie<sup>56</sup>. L'étude des prérogatives et des caractéristiques du consulat de mer démontre son importance dans le développement des activités navales de la ville et dans son intégration au sein

53 Sur tous ces points, voir : Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, op. cit., p. 633-643.

54 Tony Rey, Nicolas Faucherre, Clément Virmoux & Lucie Galano, « Paleoenvironmental Reconstruction of the Ancient Harbors of King Louis IX (Aigues-Mortes, Rhône Delta, France) », *Journal of Archeological Science. Reports*, vol. 9, n° 505-513, 2016.

55 Alexandre Germain considérait que l'institution était concomitante à la construction du port (Alexandre Germain, *Histoire du commerce*, op. cit., t. II, p. 70). La première mention des consuls de mer apparaît dans une bulle datée de 1238 : *Bullaire de l'église de Maguelone*, éd. Julien Rouquette & Augustin Villemagne, Montpellier, Louis Valat, 1914, t. II, p. 202-203. Les études sur les consuls de mer sont rares et anciennes : Lucien de Valroger, *Étude sur l'institution des consuls de la mer au Moyen Âge*, Paris, Larose et Forcel, 1891 ; Louis Blancard, « Du consul de mer et du consul sur mer », *Bibliothèque de l'école des Chartes*, n° 18, 1857, p. 427-438, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3406/bec.1857.445487>.

56 Les travaux historiques et archéologiques s'étaient concentrés sur la morphologie du site de Lattes et sur les perturbations environnementales qui l'avaient atteint. Philippe Blanchemanche, « La plaine de Lattes du XII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> : dynamique naturelle et mise en valeur », *Lattara*, n° 13, 2000 et *Id. et alii*, « Le delta du Lez dans tous ses états : quels langages pour quel dialogue ? », dans Joëlle Burnouf & Philippe Leveau (dir.), *Fleuves et marais. Une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, CTHS, 2004, p. 157-174. Ces travaux restent très précieux pour la connaissance de l'histoire du port, auxquels j'ai apporté quelques corrections et ajouts. Lucie Galano, *Montpellier et sa lagune*, op. cit., p. 566-586.

des réseaux d'échanges<sup>57</sup>. Les membres d'une poignée de professions seulement pouvaient être élus à l'un des quatre sièges du consulat de mer, les changeurs, les épiciers et poivriers, les drapiers et les orgiers, ce qui témoigne à nouveau d'une appropriation par l'oligarchie marchande des fonctions consulaires liées au grand commerce et à la navigation. La ville de Montpellier n'assura pas uniquement la gestion du port de Lattes ; à partir des années 1330, les consuls majeurs obtinrent de l'administration royale française qu'un homme originaire de leur ville participe à l'entretien du port d'Aigues-Mortes dont il gérait les finances en collaboration avec un homme originaire de la cité portuaire ou de Nîmes<sup>58</sup>. La prise en charge de la gestion des infrastructures portuaires prouve l'importance qui leur était accordée, puisque c'était par l'intermédiaire de ces ports que Montpellier avait pu renforcer son attractivité au sein des réseaux d'échanges. Elle témoigne du caractère déterminant des contraintes naturelles en milieu maritime dans la configuration de ces réseaux.

190

Cette approche générale des manifestations de l'intégration de Montpellier aux réseaux d'échanges en Méditerranée a permis d'interroger les spécificités de l'histoire maritime de la ville-reine du Languedoc, envisagées à différentes échelles complémentaires : par l'établissement d'une politique favorable aux alliances, par la participation des Montpelliérains au grand commerce lors des voyages en haute mer ou de leur séjour à l'étranger et, enfin, en fonction de l'attractivité des infrastructures portuaires dont la ville s'était dotée. Les activités des plus riches marchands de Montpellier étaient propices au développement économique de la ville (ils apparaissaient parmi les principaux contribuables) et avaient pu se renforcer dans un cadre institutionnel dont l'établissement répondait, selon une rhétorique coutumière, à la recherche du bien commun. Le poids de l'oligarchie marchande était massif dans le cadre des affaires maritimes, et l'on assiste ici à un phénomène bien identifié dans le cas des communes italiennes, à savoir la superposition des sphères privée et publique au sein du gouvernement urbain<sup>59</sup>. Étudier les réseaux d'influence de ces familles contribuerait à la connaissance des modalités et des manifestations de l'intégration de la ville au sein des réseaux d'échanges en Méditerranée. De même, l'étude du travail des officiers consulaires, de leurs prérogatives mais aussi des spécificités fonctionnelles de leur charge se présente comme une

---

57 J'ai étudié de manière approfondie cette question dans le cadre de ma thèse (*ibid.*, p. 168-201).

58 *Ibid.*, p. 637-639.

59 Élisabeth Crouzet-Pavan, « Venise et le monde communal : Recherches sur les Podestats vénitiens (1200-1350) », *Journal des savants*, 1992-2, p. 277-315, en ligne, consulté le 9 janvier 2020 : <https://doi.org/10.3406/jds.1992.1559>.

perspective nouvelle et intéressante à adopter pour questionner son statut de ville maritime.

Toutefois, l'intégration de Montpellier ne fut possible qu'en raison des infrastructures portuaires aménagées par les seigneurs à proximité de leur chef-lieu et dont le gouvernement consulaire assura la gestion, par le biais du consulat de mer. Ce sont ces infrastructures portuaires qui ont accru la fréquentation de la ville par des populations cosmopolites, ont permis à ses marchands de participer aux activités navales en Méditerranée et ont, en fin de compte, conféré à la ville son statut de pôle de rayonnement au cœur des réseaux.



## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages  
parus dans la collection « Histoire maritime »  
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au xviii<sup>e</sup> siècle  
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. L'Instrument naval

tome II. L'Opérationnel naval

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du xv<sup>e</sup> siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

xv<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix<sup>e</sup> siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique  
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux  
De la guerre d'Amérique à la Restauration  
1780-1830  
Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez  
Une concession française en Égypte  
1888-1956  
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale  
du xviii<sup>e</sup> siècle à nos jours  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes  
L'essor d'une grande compagnie de navigation française  
1851-1894  
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane  
1745-1805  
Robert Larin  
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer  
Le sixième continent  
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine  
Voyage à travers le monde particulier des galères  
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François Ier  
Recherches et documents d'archives  
Max Guérout & Bernard Liou



À la mer comme au ciel  
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne  
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes  
xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres  
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du xvii<sup>e</sup> siècle

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

27. Mer et techniques
26. Financer l'entreprise maritime
25. Le Navire à la mer
24. Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours
  - 22-23. L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xxe siècle
  21. Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine
20. La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir
19. Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du xixe siècle
  18. Travail et travailleurs maritimes (xviii-xxe siècle). Du métier aux représentations
  17. Course, piraterie et économies littorales (xve-xxie siècle)
  16. La Puissance navale
15. Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours
  14. Marine, État et Politique
  13. La Méditerranée dans les circulations atlantiques au xviiiè siècle
  12. Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux
- 10-11. La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation
  9. Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge
  8. Histoire du cabotage européen aux xvie-xixe siècles
  7. Les Constructions navales dans l'histoire
  6. Les Français dans le Pacifique
  5. La Marine marchande française de 1850 à 2000
  4. Rivalités maritimes européennes (xvie-xixe siècle)
  - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne
  1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790



Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 28  
Sortir de la guerre  
sur mer

Olivier Chaline,  
Tristan Lecoq  
& Patrick Boureille

Lancée par les historiens de la première guerre mondiale et envisagée sous un angle principalement terrestre, la notion de « sortie de guerre » est-elle pertinente pour les conflits maritimes ? Si oui, de quelle manière ? Au-delà du retour des combattants et des mémoires du conflit, la logique de milieu se fait ici très fortement sentir. Les espaces ne sont pas les mêmes et les temporalités non plus. Comment faire savoir, parfois à l'autre extrémité du monde, que les hostilités sont suspendues ou s'achèvent ? Qu'advient-il des conditions de navigation et des circuits commerciaux, parfois redéfinis, propres au temps de guerre ? Le retour à la paix est-il si attrayant ? Que faire des navires de guerre désormais trop nombreux, ceux des vaincus mais aussi ceux des vainqueurs ? Et des personnels désormais inutiles ? Quelles leçons tirer du conflit, aussi bien en termes de matériels, que d'opérations navales ou de coopérations avec des alliés ? Autant de questions auxquelles répondent une série d'études, du Moyen Âge viking à la fin de la Guerre froide.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1