

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « 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 XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
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

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	7
---------------------------	---

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj	11
---------------------------------------	----

« *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi^e-xvii^e siècles

Antoine-Marie Graziani	23
------------------------------	----

À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii^e siècle

Anne Brogini	37
--------------------	----

Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti	55
--------------------------	----

Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj	79
-----------------------	----

La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo	99
---------------------------	----

De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii^e siècle

Jacques Péret	121
---------------------	-----

La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont	139
---------------------	-----

La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre	161
---------------------	-----

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais	249

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti	375

III
VARIA

Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux : l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920) Bernard Cassagne	397
--	-----

IV
COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), <i>Floride, un rêve français (1562-1565)</i> , La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p.....	429
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), <i>Les Huguenots et l'Atlantique</i> , t. 2, <i>Fidélités, racines et mémoires</i> , préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.	431
Philippe Beaujard, <i>Les Mondes de l'océan Indien</i> , Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, <i>De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.</i> , 623 p. ; t. 2, <i>L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VI^e-XV^e siècle</i> , 798 p.....	433
Emmanuelle Charpentier, <i>Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle</i> , Rennes, PUR, 2013, 404 p.	436
Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), <i>Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)</i> , Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.	438
Jean-Marie Kowalski, <i>Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer</i> , Paris, Picard, 2012, 256 p.	441
Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, <i>Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)</i> , Rennes, PUR, 2008, 338 p.	443
Gregory Stevens Cox, <i>The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era</i> , Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl.	446
L. M. Cullen, <i>Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988</i> , Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p.	448
Amaia Bilbao Acedos, <i>The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800</i> , Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.	451
William Coxe, <i>Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)</i> , rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p.....	453
Morgan Le Dez, <i>Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français</i> , Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p.	453
Jacques Péret, <i>Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon</i> , La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p.....	456

IV

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p.

Cet ouvrage de très belle facture, conçu à l'occasion de l'exposition organisée au musée du Nouveau Monde à La Rochelle, regroupe les contributions de treize spécialistes français, américains et australiens. Il nous propose une histoire de la Floride française (1562-1565) sur une période certes très courte mais extrêmement riche en rebondissements. *Floride, un rêve français (1562-1565)* est composé de six chapitres clairs dans lesquels nombre de documents iconographiques et d'éléments d'analyse visuelle – chronologie des événements, cartes – se mêlent aux textes, eux-mêmes découpés en sous-parties, les rendant accessibles à un large public.

Dans une introduction chapeautant tout l'ouvrage, Annick Notter s'arrête sur la rencontre entre les Français et la Floride au cours de quatre expéditions plus ou moins heureuses. Le premier chapitre développe l'un des aspects primordiaux des expéditions vers le Nouveau Monde : la technique. Alain Morgat présente la cartographie, science qui non seulement permet de faire d'une *terra incognita* un espace où les explorateurs peuvent se repérer mais constitue une véritable arme de guerre. À propos des navires utilisés lors des expéditions vers la Floride, Éric Rieth nous apprend que la rareté des sources rend difficile la connaissance exacte de leurs caractéristiques. Ces deux auteurs s'attachent à montrer les progrès de la science de la navigation tout en mettant en avant ses faiblesses.

Le second chapitre fait la part belle aux motivations des Français dans la conquête de la Floride. Mickaël Augeron défie les préjugés en affirmant que la Floride ne constituait pas un refuge religieux mais présentait un avantage stratégique évident pour contrer les plans espagnols. Frank Lestringant nous offre un tour d'horizon des différents récits et tracts de propagande visant à attirer les Français en exposant les stratégies sous-tendant, par exemple, l'agencement de *La Lettre venant de la Floride*. Enfin, les origines et les *push factors* qui entraînèrent Jacques Le Moyne de Morgues, artiste huguenot auquel il est indispensable d'avoir recours lorsqu'il s'agit de la Floride, nous sont présentés par Miles Harvey. Ce dernier tente, malgré des sources éparées, de retracer la vie de ce cartographe et peintre de botanique.

Le troisième volet de cet ouvrage présente les Amérindiens de Floride et leurs interactions avec les colons français à l'occasion des diverses expéditions. Keith Ashley s'attache à expliciter les codes sociaux et habitudes des indiens Mocama de la côte floridienne. Jean-Paul Duviols s'appuie sur l'ouvrage de Théodore de Bry afin de dépeindre « les beaux sauvages de Floride » (p. 67) et d'analyser la justesse ethnographique de ces représentations, alors que Frank Lestringant parvient à déceler les motivations sous-jacentes à la subjectivité des gravures. Il compare ainsi la Floride à un « laboratoire où s'expérimente la future Nouvelle-France du Canada » (p. 73).

Le quatrième chapitre permet aux contributeurs d'élucider la fin de l'épopée française en Floride. Eugène Lyon expose le rôle que Petro Menéndez de Avilés a joué dans la défaite des Français en 1565 alors que John de Bry s'attache à décrire cette dernière ainsi que les stratégies espagnoles qui ont permis à Menéndez d'emporter la victoire, non sans difficultés.

430

Le chapitre suivant traite des répercussions de ces conquêtes en France et en Europe. La contribution d'Hélène Lhoumeau élargit le débat en replaçant la conquête française dans son contexte européen et démontre comment les expéditions en Floride ont déclenché des débats diplomatiques entre Londres, Madrid et Paris. Mickaël Augeron se concentre sur la réception des massacres en France, en dévoilant la rancœur et bientôt la haine des Français envers les Espagnols, l'inertie du roi à venger ces marins ayant éveillé la conscience politique de la population. La contribution de Frank Lestringant s'attache à analyser la réception des massacres à travers la littérature et les gravures qui en ont découlé et souligne la martyrologie mise en scène par le biais de ces deux formes artistiques. La contribution qui suit, composée par Mickaël Augeron, établit un pont entre l'expérience française en Floride et l'établissement de la colonie perdue de Roanoke, en nommant cette dernière la « Floride anglaise ».

Le dernier volet se concentre sur deux éléments de l'actualité : la commémoration des événements et les fouilles archéologiques maritimes pour tenter de recouvrer les navires français. Bertrand Van Ruymbeke met à jour les tergiversations stratégiques sous-tendant le choix du « point de départ d'une occupation [huguenote] permanente » (p. 128) dans le Nouveau Monde pour les commémorations de 1924. La mémoire transforme ainsi les massacres des Français de 1565 en le résultat d'un conflit religieux. Chuck Meide expose les résultats des fouilles menées : quatre camps habités par les survivants français ont été identifiés et des recherches sont menées afin de localiser les épaves des quatre navires français, plus spécialement de *La Trinité* dont Menéndez a rapporté qu'elle s'était échouée et devrait donc être intacte, enlisée sous une dizaine de mètres de sable.

L'un des grands mérites de cet ouvrage collectif est de rassembler les voix d'auteurs dont les spécialités sont diverses – historiens, archivistes, archéologues, anthropologues – et d'exposer une pluralité de points de vue. Leurs contributions se font écho sans jamais se répéter, offrant au lecteur averti ou non un ensemble de connaissances pointues sur ces brèves années d'occupation française de la Floride. Plus qu'un ouvrage illustrant cet épisode historique, ce recueil ouvre de nouvelles perspectives sur la recherche aussi bien historique qu'archéologique.

Élodie Peyrol-Kleiber

Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.

Ce gros volume est d'abord un beau livre, et ce n'est pas rien en un temps où triomphe l'éphémère. L'excellence de l'illustration graphique et cartographique, la qualité des reproductions de documents et de gravures anciennes en font un ouvrage agréable à lire mais aussi à feuilleter, à la découverte de sa richesse et de sa diversité.

Ce second tome vient utilement prolonger, élargir et compléter le remarquable premier tome, *Pour Dieu, la cause ou les affaires*, paru l'année précédente. Celui-ci nous avait montré où et comment les expatriés protestants s'étaient installés, en particulier au XVII^e siècle, quelles difficultés, quelles oppositions farouches ils avaient rencontrées, du Brésil à la Nouvelle-France, des Antilles aux champs de la traite négrière et à l'extrémité sud de l'Afrique, c'est-à-dire sur tous les rivages, si divers, de l'immensité Atlantique. Dans ce second volume, on se situe en aval de l'histoire de la migration proprement dite pour étudier, autour du thème du refuge, comment les protestants français qui se sont expatriés ont pris racine aux XVIII^e et XIX^e siècles dans les pays d'accueil de l'espace atlantique, quel type de liens se sont conservés ou rétablis avec la terre d'origine, et enfin comment la mémoire de leurs pérégrinations et de leur installation s'est conservée jusqu'à nos jours. Mais s'est-elle vraiment conservée ? Ne s'agit-il pas bien souvent aujourd'hui d'une reconstitution du passé *protestant*, puisque ce terme a remplacé celui de *huguenot* dès le XVIII^e siècle ?

La réflexion se structure remarquablement autour des articles de synthèse des deux maîtres d'œuvre de l'ensemble, Bertrand Van Ruymbeke, plus particulièrement pour l'Amérique du Nord, et Michaël Augeron pour l'Afrique du Sud et les approches contemporaines. Il serait évidemment difficile de définir en quelques lignes les apports variés de la bonne trentaine d'auteurs qui ont participé à la construction de cet ensemble, pourtant remarquablement cohérent. Plusieurs contributions concernent directement la notion de refuge

et l'enracinement des colonies protestantes aussi bien en Amérique du Nord qu'aux Antilles et en Afrique du Sud. Cet enracinement se fait souvent au détriment de la spécificité du protestantisme des immigrés par rapport à la confession du pays d'accueil. Cela vient pour une part du petit nombre des réfugiés « au long cours » par comparaison avec les migrations intra-européennes. Par exemple, il n'y a guère eu plus de 3 500 à 4 000 huguenots migrant aux États-Unis entre 1680 et 1770, dont un quart entre 1730 et 1755. Ces derniers posent une question que l'on retrouve par ailleurs dans d'autres communautés protestantes outre-mer : ne sont-elles pas, pour une partie au moins, le fruit d'une migration « seconde », c'est-à-dire le résultat d'une deuxième mobilité à partir d'un premier pays d'accueil dans lequel il n'a pas toujours été facile de s'insérer, parfois même pour des raisons religieuses ? Cela a été le cas en Hollande, où certaines incompatibilités avec le protestantisme batave ont poussé ceux qui avaient franchi le pas décisif de l'exil depuis la France à repartir vers des terres plus lointaines où l'on espérait trouver une totale liberté, que ce soit en Amérique du Nord ou en Afrique du Sud. Certaines fondations sont tardives : c'est dans les années 1760, par exemple, que les frères Gibert créent New Bordeaux au nord-ouest de la Caroline du Sud, à la limite de la Georgie, près d'Augusta. Mais il est vrai que bien des huguenots exilés dans des pays européens s'y sont pleinement intégrés, en sont devenus de parfaits citoyens – dans les États allemands et notamment en Prusse par exemple – et ont connu une réussite matérielle remarquable. Les familles Boué et His à Hambourg, Bedoire et Lefebure à Stockholm sont représentatives de ces succès de l'intégration en Europe même.

Une partie tout à fait intéressante de l'ouvrage porte sur l'évolution au XIX^e siècle des communautés et des familles protestantes restées tout ou partie en France. On constate, par exemple, dans les communautés protestantes entre Sèvre et Gironde, remarquablement étudiées ici, un nouveau dynamisme économique, politique et social. Il en est de même dans le grand négoce havrais ou encore à Saint-Nazaire. Le cas de la famille Delmas est tout à fait caractéristique du dynamisme d'une famille protestante de La Rochelle, qui a su s'imposer dans l'armement maritime à partir de la modeste compagnie créée en 1867. Ce développement des activités maritimes et commerciales sur la façade ouest de la France attire même des familles protestantes étrangères, comme les Mörch, venus de Norvège au début du XIX^e siècle à La Rochelle, et qui y prospérèrent dans le commerce des bois.

Enfin, l'ouvrage comporte plusieurs importantes contributions sur la perception du Refuge aujourd'hui et la mise en valeur patrimoniale et touristique de cet héritage. Mickaël Augeron apporte en particulier sur ce thème un ensemble de réflexions nouvelles, notamment sur le rôle des associations

dans la construction d'une mémoire qui est souvent une reconstitution et qui sacrifie parfois la réalité historique à des orientations idéologiques. Ce type de choix n'est pas nouveau. On sait par exemple combien dans l'histoire des débuts du Canada français a été mise en valeur l'action du catholique Champlain, alors qu'était passé sous silence le rôle du protestant Dugua de Mons. Plus lourd de conséquence, en Afrique du Sud, le souvenir huguenot, longtemps considéré comme un élément ponctuel de l'histoire, a été récupéré par le Parti national, expression du nationalisme afrikaner, fondé en 1914, pour justifier la politique d'apartheid. Le destin des huguenots fut rapproché de celui des Boers, par exemple dans les grandes cérémonies de 1938 où se fondirent les commémorations du 250^e anniversaire de l'arrivée des premiers réfugiés huguenots et le centenaire du Grand Trek.

Au total donc, un ouvrage considérable et incontournable sur le thème de la diaspora protestante.

Christian Huetz de Lempis

433

Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VII^e-XV^e siècle*, 798 p.

C'est un ouvrage monumental que nous offre Philippe Beaujard par les larges horizons que suggère le titre, par la chronologie sur la « très très » longue durée de l'étude – du IV^e millénaire avant J.-C. au XV^e siècle de notre ère – et par la taille de l'œuvre. C'est un ouvrage grand format de plus de 1 400 pages, en deux tomes de respectivement 623 et 798 pages. C'est une mine d'informations facilement consultable grâce à deux index des noms propres de lieux et de personnes, et un index analytique, des tableaux, des schémas, une table des cartes qui révèle un véritable atlas de quarante remarquables cartes de synthèse, sous forme de cahiers intégrés dans le texte, des notes de bas de page très riches, et 147 pages de bibliographie. Mais il fallait cette démesure, qui rend difficile l'exercice du compte rendu, pour servir l'ambition du projet éditorial : montrer comment l'océan Indien s'est peu à peu unifié et est devenu l'espace central d'un système monde. L'auteur s'appuie pour ce faire sur un certain nombre d'idées essentielles.

Le commerce à longue distance joue un rôle primordial dans le processus d'intégration par la mise en connexion de régions éloignées et la mise en œuvre d'accords de partenariat. Il porte aussi bien sur des produits de base – grains, sels, vins, métaux – que sur des produits de luxe. Mais ces derniers jouent un rôle essentiel dans les relations à caractère systémique. Ces nouveautés créatrices

orientent les économies et ouvrent de nouvelles routes maritimes, comme le montrent aussi bien les navigations gréco-romaines que celles des Portugais vers l'Inde. C'est un facteur de transformation des sociétés interconnectées et d'évolution de la stratification sociale, un moteur de croissance et de diversification de la production, qui pèse sur la construction des États. Il a un pouvoir d'unification et de mutation des cultures par la circulation des informations et des innovations, qu'elles soient techniques, matérielles, idéologiques ou religieuses, ce qui bien sûr ne se fait pas sans compétitions politiques et militaires, et donc sans conflits. Or, l'ensemble de ces échanges a largement débordé l'océan Indien en direction de la Chine, de l'Europe et de l'Afrique.

434

Après avoir abordé les débats autour du concept de système monde, indissociable d'une nouvelle compréhension du monde, Philippe Beaujard considère qu'il est applicable aux mondes de l'océan Indien et dans les périodes antérieures au XVI^e siècle, contrairement à ce qu'affirma Immanuel Wallerstein¹. Le système monde afro-eurasien s'est constitué au tournant de l'ère chrétienne. Son développement et sa reconfiguration se font selon une trajectoire scandée par des cycles de croissance et de régression qui structurent le plan de l'ouvrage.

Les réseaux d'échanges dessinent trois grandes aires dans le cadre des espaces maritimes asiatiques et est-africains : mer de Chine, océan Indien oriental, océan Indien occidental avec la mer Rouge et le golfe Persique. Du I^{er} au XVI^e siècle, le système monde s'est structuré autour des « cinq sœurs » : Chine, Inde, Asie occidentale, Égypte, Europe du Sud puis du Nord-Ouest, la Chine étant toujours dans une position prééminente. L'auteur insiste sur les hiérarchies des territoires, et donc sur les « cœurs ». Ce sont des espaces d'abondance, d'excédent et de transformation des richesses agricoles et des matières premières, des zones peuplées de talents marchands et techniques. Ce sont des territoires à la confluence de deux espaces maritimes comme l'Asie occidentale et l'Égypte, au contact de l'océan Indien et de la Méditerranée, de deux mers comme l'Asie du Sud-Est, Ceylan, le Yémen, Ormuz et l'Oman. Les villes, notamment les villes-ports, surtout si l'articulation est bien structurée avec l'arrière-pays par les réseaux routiers et fluviaux, sont des centres de production et d'impulsion des échanges. À l'interface des réseaux maritimes et terrestres marchands, ces villes marchandes et cosmopolites, devenues souvent des cités-États, forment une guirlande sur le pourtour de l'océan Indien.

1 Immanuel Wallerstein, « World system versus world systems: A Critique », dans A. G. Frank et B. K. Gills (dir.), *The World System: Five Hundred Years or Five Thousand?*, London/New York, Routledge, 1996, p. 292-296.

Défendant une approche systémique de l'histoire des mondes de l'océan Indien, l'auteur soutient que l'étude des réseaux et de leurs transformations est plus éclairante que le compartimentage offert par certaines approches civilisationnelles, ethniques ou naturelles, qui n'apportent qu'une vision parcellaire et déformée de l'histoire. En outre, il souligne qu'il ne faut pas seulement se contenter de suivre les réseaux d'échange entre grands ensembles, mais qu'il faut aussi saisir les développements régionaux et locaux liés à des conditions historiques et géographiques.

L'ouvrage est organisé en cinq livres. Le premier traite des routes anciennes des échanges et de la constitution des premiers États en remontant au VI^e millénaire. Le deuxième nous conduit de la naissance du système afro-eurasien au VI^e siècle de notre ère. Entre l'Empire romain et l'Empire Han, différentes puissances ont contribué à l'intégration économique de l'Asie. Ce système afro-asiatique s'est construit à la faveur des mouvements des marchands méditerranéens vers l'Asie du Sud, des voyages des Austronésiens vers la Chine ou vers l'ouest de l'océan Indien, des marchands indiens en Asie du Sud-Est, et de la domination yéménite sur la côte est-africaine. Les II^e et III^e siècles constituent une fin de cycle de croissance en Chine et dans l'Empire romain. L'empire perse sassanide domine alors, jusqu'à la conquête arabe, l'ouest de l'océan Indien, et c'est le golfe Persique qui s'impose sur la route avec l'Occident. En Asie du Sud-Est, ce sont le détroit de Malacca et Java qui s'affirment sur la route entre la Chine et l'Inde. Le troisième livre montre comment s'enclenche, à partir du VII^e siècle, un nouveau cycle sous l'impulsion conjointe de la Chine Tang, qui s'est réunifiée et s'ouvre vers l'extérieur, et de l'empire musulman qui s'étend bientôt de l'Asie centrale à la péninsule Ibérique. L'interconnexion entre les deux empires se traduit par une intégration croissante des régions en contact et par une extension géographique du système monde. L'Inde, qui occupe une place centrale, joue un rôle important dans ce processus de globalisation. Mais cette dynamique prend fin avec un retournement conjoncturel dans la Chine Tang, suffisamment fort pour affecter l'ensemble du système monde, même si des courants commerciaux importants se maintiennent entre l'Inde orientale et l'Asie du Sud mais également dans l'ouest de l'océan Indien où l'Égypte fatimide et le Yémen s'affirment au X^e siècle. Le quatrième livre présente un nouveau cycle de globalisation porté d'abord par la Chine Song, entre les X^e et XII^e siècles, dont l'orientation marchande de l'État, qui tire 70 % de ses revenus des taxes commerciales et des monopoles, favorise le développement économique. L'Asie du Sud-Est entre la Chine et l'Inde, la mer Rouge puis le golfe Persique sont des interfaces majeures. Les Chinois dans les mers du Sud, les Fatimides en Asie occidentale, les marchands juifs en mer Rouge tout comme les marchands musulmans, qui progressent en outre sur la côte africaine, sont

les acteurs majeurs de ce cycle. Aux XIII^e et XIV^e siècles, l'expansion mongole contribue ensuite à une restructuration du monde, avec de nouvelles relations entre l'Orient et l'Occident. Le contact de l'Europe avec la Chine s'effectue par l'intermédiaire du monde musulman. Le dernier livre traite de l'expansion des échanges dans le système afro-eurasien en soulignant le retrait chinois, l'essor de l'empire ottoman, de grands États indiens, de cités-États asiatiques et l'émergence du capitalisme européen.

Cet ouvrage repose certes sur des choix méthodologiques et conceptuels. Mais quand il referme le deuxième tome, le lecteur a vraiment le sentiment d'avoir accédé à une compréhension globale des grandes oscillations des mondes de l'océan Indien avant l'arrivée des flottes portugaises par le cap de Bonne-Espérance. Sanjay Subrahmanyam² avait relativisé l'arrivée de Vasco Gama, Philippe Beaujard nous oblige à observer l'installation des Portugais et le temps des compagnies des Indes dans les mondes de l'océan Indien avec un autre regard.

436

Gérard Le Bouëdec

Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p.

Voici un ouvrage qui vient enrichir la connaissance des sociétés littorales bretonnes et d'entre Loire et Gironde au XVIII^e siècle, après les travaux récents d'Olivier Levasseur sur les usages de la mer dans le Trégor, ceux de Karine Salomé et de Dominique Guillemet sur les îles de l'Atlantique ouest, de Pierre Martin sur les Fermiers des seigneuries littorales bretonnes, de Morgane Vary sur l'intégration sociale des populations marginales sur le littoral méridional de la Bretagne, de Murielle Bouyer sur les gens de mer de la Loire maritime, de Michel Albert Luc sur la société insulaire rétaise, de Laurent Marien sur Marans, ou encore de Thierry Sauzeau sur les sociétés littorales saintongaises.

En privilégiant les sources judiciaires de quatre amirautés, des traites, des classes et de l'important maillage des juridictions seigneuriales, sans oublier les sources des paroisses et les archives notariales, l'auteur nous invite au cœur de ces sociétés littorales, du « peuple du rivage » du Nord de la Bretagne au XVIII^e siècle. Elle s'est en effet plutôt focalisée sur l'étude des sociétés littorales des bourgs ruraux, des « faux villages littoraux », des petits ports situés entre les grandes unités portuaires. Elle nous offre des portraits, des tranches de vie, des reconstitutions de trajectoires de ces inconnus du littoral.

2 Sanjay Subrahmanyam, *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002

Le lecteur découvre les usages et les usagers du littoral nord breton. Du point de vue des usagers ce sont toutes les pêches sur l'estran, dans les eaux côtières, c'est le ramassage du fumier de la mer, surtout à l'ouest de Paimpol. Du point de vue du seigneur dont la seigneurie a une façade littorale, ce sont des pêcheries de clayonnage dans la baie du Mont Saint-Michel, en pierres plus à l'ouest, quelques salines modestes près de Cherruex, des moulins à marée, des bacs qui franchissent les rias. Mais c'est aussi l'agriculture autour d'une déclinaison du fertile et de l'inculte court ou long. La présentation des finages d'Erquy et de Pléneuf, la mise en valeur du marais noir et blanc qui prend le contre-pied des affirmations de Gallois de la Tour, le panorama des cultures céréalières et légumières de nombreuses paroisses de Pleurtuit à Plouguerneau sont une réussite, comme les paragraphes consacrés aux afféagements littoraux.

Le littoral est un lieu de conflit entre les usagers, entre les usagers et les pouvoirs, et entre les pouvoirs, les pouvoirs seigneuriaux résistant au pouvoir royal qui administre depuis 1681 le domaine maritime. Les conflits éclatent entre usagers à propos de la protection ou du moins de la gestion de la ressource, les moules de Saint-Quay, les huîtres de Cancale et de Tréguier, le goémon de Louannec, Plouzané, Pleurtuit. En effet, l'auteur montre l'articulation entre pratique et législation, entre institution et organisation collective. Nous avons le châtelain du marais, les gardes du rivage ou les jurats des huîtrières alors que le monde des gens de mer n'est pas organisé. L'étude des conflits met en scène une partie des acteurs des sociétés littorales où il n'existe pas de clivage entre le monde de la mer et celui de la terre, mais un gradient variable du rapport à la mer. Les pêcheurs sont-ils des pluri-actifs ? La réponse est claire : 70 % exercent un autre métier, dans l'agriculture ou l'artisanat et le commerce, ce qui signifie néanmoins que les gens de mer existent bien mais restent minoritaires. Les chapitres sur la stratégie de survie et la pluri-activité sont particulièrement bien menés. Cette réalité est désormais considérée comme une situation dominante sur l'ensemble des littoraux. C'est une pluri-activité de subsistance. Le portrait de Louise Amiot, qui travaille à la journée, la déclinaison des activités d'appoint à travers les inventaires après décès, les exemples de bi-activité qui dépassent bien évidemment le seul profil pêcheur-paysan, les baux de location de terre signés par des marins, la complémentarité des activités maritimes entre les membres de la famille introduisent le lecteur au cœur d'une société pluri-active complexe qui n'hésite pas non plus à intégrer les formes illicites de la contrebande et de la fraude, comme l'avaient déjà montré Pierre Martin et Morgane Vary. En outre, l'auteur décortique des exemples de solidarité familiale à travers la corésidence familiale ascendante ou collatérale et un régime d'endettement qui fonctionne exactement comme le système quiritaire de l'armement.

Sur le rivage, les risques sont permanents. Ce sont d'abord ceux de la submersion par la mer et le sable. Cette approche s'insère parfaitement dans l'histoire des environnements littoraux, qui connaît un fort développement depuis plusieurs années. En ce qui concerne la submersion par les eaux, l'auteur nous présente des exemples très précis sur Pleubian ou Roscoff, et surtout sur le marais de Dol, touché par quelques catastrophes majeures de 1606 à 1778. De la même manière, les exemples de Santec, Trémenach et Landéda touchés par la menace sableuse sont très riches. Surtout, l'auteur aborde la réactivité ou non des communautés littorales et des institutions face à ces menaces. Le jeu des acteurs qui se livrent au diagnostic et qui réfléchissent aux mesures à prendre, nous livre un véritable miroir de la composition des communautés littorales rurales et de l'intervention des différents pouvoirs : les paroisses, le seigneur, l'intendant, le Parlement, les États. C'est un véritable exemple de la gestion des zones côtières. La menace est aussi militaire avec d'excellentes pages de l'impact sur les populations riveraines des opérations de débarquement sur Cancale et Saint-Briac. L'auteur insiste sur la violence des destructions, des pillages, des atteintes aux personnes et aux biens qui se sont focalisés en particulier sur Cancale et Saint-Briac-Le Guildo. Et de nous montrer comment les populations du littoral se trouvent contraintes de participer à la défense de ce territoire à travers les gardes-côtes – qui sont une charge pesant sur les ruraux, à l'instar du système des classes qui pèse sur les gens de mer sur un littoral où la frontière entre les ruraux, qui naviguent un peu, et les gens de mer, qui labourent souvent, n'est pas toujours très nette, comme le montrent ces laboureurs classés.

Pour des populations des territoires littoraux ruraux dont le rapport à la mer est pluriel, pour des communautés qui se sont appropriées un territoire d'interface où le clivage terre/mer est loin d'être une donnée structurelle majeure, l'appel du large, comme la vocation ne sont souvent que l'expression de l'impérieuse nécessité. Cette étude du peuple du rivage vient rééquilibrer une présentation des côtes nord de Bretagne qui fut longtemps dominée par les travaux sur les dynamiques portuaires morlaises et malouines.

Gérard Le Bouëdec

Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (xvi^e-xx^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p.

Cet ouvrage, publié avec le concours de l'Association pour l'histoire de l'administration des douanes, présente les acquis du colloque organisé en 2011 au Musée national des douanes, par le Centre d'études des mondes moderne et contemporain (CEMMC) de l'université Michel de Montaigne – Bordeaux 3.

Il regroupe, en quatre parties, vingt et une communications d'universitaires et de représentants de l'administration des douanes. Il faut souligner d'emblée la très grande qualité, en guise d'introduction, de la synthèse intitulée « Ports et îles, espaces "indisciplinés" de l'échange » rédigée par les deux directeurs de l'ouvrage, Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères, et de la conclusion de Gérard Béaur, co-organisateur d'un colloque intitulé « Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours » dont les actes ont paru chez Droz en 2006.

La consubstantialité de la fraude et de l'échange plaide pour le choix des sites portuaires et insulaires, nœuds de circulation, de concentration, de stockage et de transit de marchandises, comme observatoires d'études de la fraude. À défaut de pouvoir évaluer quantitativement celle-ci et son impact direct, le parti pris judicieux est à la fois de comprendre son fonctionnement, son rôle structurant de l'espace urbano-portuaire, son impact sur l'organisation de la société et sur les relations entre État et société. Les communications couvrent, à l'échelle européenne, la période XVIII^e-XX^e siècle, pendant laquelle les pratiques frauduleuses explosent du fait du développement des échanges, de la société de consommation et de l'intrusion de l'État dans les échanges avec des moyens de contrôle de plus en plus importants. Lieu de concentration que la surveillance ne peut pas complètement contrôler, lieu de taxation qui stimule la fraude au moins fiscale, le port est un lieu de transgression où s'affrontent ou collaborent plusieurs acteurs : « Sans fraudeurs, pas d'acheteurs ni d'arsenal répressif ; sans consommateurs, nul marché parallèle et nul besoin de contrôle de marché ; sans intervention des pouvoirs publics, des pratiques de filouteries mais pas de fraude organisée et de tentation pour les agents économiques ». Or, sur ce lieu de répression qu'est aussi le port, les conflits de compétences, les interférences de juridictions, les faiblesses des moyens de coercition, les complexités réglementaires favorisent les opérations frauduleuses.

L'un des grands apports de ce livre est de dégager une généalogie de la fraude marquée par deux temps forts, la politique commerciale protectionniste de Napoléon, avec notamment le blocus continental, et le temps de crise de la société et des relations politiques sous la Troisième République. Frauder fut d'abord empiéter sur les richesses du souverain. Puis frauder devint une transgression du nouvel ordre bourgeois et capitaliste et des normes sociales. Finalement frauder est un enjeu de pouvoir, de sécurité, de contrôle territorial et social. La fraude dans le port est une remise en cause de la souveraineté du pouvoir politique jugé trop centralisateur ou trop inégalitaire. La fraude des vins est la matrice de la relation port/fraude. Alors que la perception de la fraude est très différente chez les gros propriétaires défenseurs de la pureté du vin, chez les intermédiaires pour lesquels la manipulation est créative, chez les cabaretiers

qui s'en moquent, les pouvoirs interviennent pour dire que l'illicite est malsain, pour refuser la négation de la qualité et légiférer au nom de la sécurité et de la santé du consommateur. La fraude, simple contestation, devient une transgression du nouvel ordre social, économique et politique, une résistance à l'urbanisation, à la normalisation et à la médicalisation grandissante de la société. Aussi faut-il voir la fraude dans les ports sous l'angle des relations entre la société et l'État. Le souverain s'imposait par le caractère répressif des lois. Les nouvelles souverainetés ajoutent ensuite la volonté de normer et de discipliner le corps social avant de vouloir administrer la totalité de la vie de la population. La lutte contre le vol dans les ports, la fraude, la contrebande, devient pour les pouvoirs publics une forme de surveillance des populations précaires et marginales qui incarnent le risque politique ou le risque sanitaire.

440

Le second grand apport de ce livre est de montrer que la fraude révèle l'emprise majeure des échanges dans ou sur les sociétés. Ces ports sont, pour reprendre le titre de l'introduction, un espace indiscipliné de l'échange. La fraude n'est que l'envers d'une réalité qui sans elle ne serait pas perceptible. Elle permet de comprendre ce qui fait la valeur d'un objet : c'est le désir de l'avoir. Or, il est d'autant plus fort que les obstacles pour l'acquérir sont grands. L'acquisition frauduleuse excite l'imagination, pimente le quotidien en s'encanaillant à bon compte, devient émancipatrice comme la consommation et donc le trafic de tabac et d'alcool particulièrement taxés. Ce n'est pas un hasard si ces produits dits de luxe arrivant par mer sont aussi les produits qui furent et sont l'objet de trafics frauduleux : les vins et alcools, le tabac, le thé, les produits manufacturés comme les cotonnades et en particulier les indiennes, plus récemment les produits informatiques et audiovisuels. Et au-delà de la fraude il y a la contrefaçon. Si aujourd'hui elle touche pratiquement tous les produits, elle est ancienne et fut créatrice. La contrefaçon des indiennes par la communauté arménienne dans l'empire ottoman n'est qu'une étape dans l'appropriation par les Occidentaux des techniques d'impression des cotonnades au XVIII^e siècle qui fut à la base de la Révolution industrielle textile. À ce propos, les ports francs et les sociétés du privilège ne furent pas des exutoires de la fraude mais des points d'ancrage et de rayonnement de celles-ci, comme l'écrit Gérard Béaur.

Chez les acteurs portuaires, respecter les règles n'est pas incompatible avec leur contournement si le jeu en vaut la chandelle. Les deux voies de l'échange, l'illicite et le licite, multiplient les flux de marchandises. Ce n'est pas un hasard, comme le montrent les nombreuses études de cas, si les espaces de contrebande et de fraude se situent dans l'orbite des grands ports. Le cas de Trieste est particulier car son développement au XVIII^e siècle est avant tout lié à sa fonction de plate-forme de contrebande. La légitimation de l'illicite vient de sa nécessité globale en période de guerre ou de crise. À une échelle plus individuelle, la

fraude est une variable d'ajustement, une alternative, un recours temporaire, un moyen d'intégration. Elle est indissociable d'une certaine organisation des populations littorales insulaires qui savent s'adapter aux circuits de la fraude qui prend la forme de diaspora ou de réseau.

La dimension transnationale de la fraude, ses liens avec le crime organisé, la capacité des mafias à infiltrer le commerce licite et à se structurer en réseaux dont les grands ports sont les nœuds n'est pas une nouvelle étape : tout était déjà en place dans les années trente. Mais la répression porte moins aujourd'hui sur le respect des taxations que sur la protection du consommateur et des droits de propriété des producteurs.

Gérard Le Bouëdec

Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.

Alors qu'une série de publications éclairent aujourd'hui les techniques de navigation, l'architecture navale ou les itinéraires nautiques, Jean-Marie Kowalski livre une approche originale du rapport des sociétés antiques à l'espace maritime. Le projet consiste à analyser les représentations spatiales, qu'il s'agisse de la mer ou de la terre vue de la mer. La gageure revient à affronter le mutisme des sources, puisque les cartes comme les textes antiques abordant directement le sujet sont inexistantes. L'écueil réside donc dans la complexe reconstitution de la perception de l'environnement par les hommes de l'Antiquité, en se fondant seulement sur des sources littéraires hétérogènes qui portent en filigrane les traces d'un savoir partagé. Les textes étudiés, en majorité traduits par l'auteur, sont tous en langue grecque, et s'inscrivent dans un arc chronologique tendu depuis la littérature homérique jusqu'à la géographie ptolémaïque, avec en outre un regard particulier porté à la *Géographie* de Strabon et aux divers périple. L'espace concerné est essentiellement le bassin méditerranéen et le Pont-Euxin, avec parfois des références à des mers situées au-delà.

L'auteur met en œuvre de nouvelles méthodes d'appréciation de l'espace. Les concepts et données issus de la géographie, de la psychologie cognitive ou de l'ethnologie comparée lui fournissent une armature conceptuelle qui forge la richesse et la singularité d'une démarche apparentée finalement à l'anthropologie des représentations. Ainsi, l'environnement maritime et littoral perçu par les hommes de l'Antiquité est abordé ici comme un espace hodologique, c'est-à-dire – selon les théories de la psychologie des perceptions – comme un espace vécu, dynamique, défini par des itinéraires, des obstacles ou des résistances. Également emprunté à la psychologie cognitive, le concept et néologisme d'« affordance », pour désigner la fonction des entités spatiales dans l'organisation des itinéraires

maritimes, permet d'exploiter le lexique des auteurs antiques dont aucun n'est spécialiste des questions maritimes, en s'affranchissant des classifications traditionnelles inopérantes.

L'ouvrage comporte trois chapitres. Intitulé « Du texte à l'élaboration d'une image du monde », le premier fait état des sources littéraires, d'Homère aux périple, en passant par Strabon et bien d'autres. Ses sources hétérogènes sont traversées par la représentation des espaces maritimes sans qu'elle soit directement sujet du discours. L'écho de l'épopée homérique chez de nombreux auteurs, tout particulièrement le scientifique Strabon, révèle non pas une forme de vérité sur les lieux de fiction, mais plus largement une commune vision d'un univers. En outre, la multiplication des voyages au long cours à la période hellénistique puis à l'époque impériale romaine stimula la production de description d'itinéraires. Dans ces textes, le silence au sujet des savoirs techniques est interprété comme le signe de leur vitalité exprimée dans une transmission orale ininterrompue, fondée sur l'expérience des pratiques et sur la perception de l'environnement. La représentation des espaces maritimes en Grèce ne peut se comprendre qu'à l'aune de la place de la mer dans les activités humaines. Elle « envahit le champ de la production littéraire et artistique grecque » mais ses apparitions culturelles récurrentes contrastent avec la pauvreté des indications fournies. Ce paradoxe conduit l'auteur à se pencher sur la conception grecque des lieux à travers une analyse de la terminologie, du discours, et finalement des concepts géographiques.

442

Le deuxième chapitre, « Représentation du monde et expérience maritime », est le plus volumineux. L'apparente imprécision sémantique du lexique grec dans la définition des entités géographiques est ici étudiée dans la perspective de l'univers culturel grec. Quelques cas emblématiques, comme le cap Malée, fortement ancrés dans l'imaginaire collectif, montrent la manière dont ces lieux structurent l'espace, maritime et terrestre, selon des critères essentiellement culturels. Abris, conditions météorologiques, dangers divers, piraterie participent de cette élaboration de l'espace. La question de la délimitation des multiples mers qui composent les espaces méditerranéen et pontique, lié aux régions terrestres et aux fleuves, relève là encore de la sphère culturelle. En l'absence de système technique d'aide à la navigation, le mode de description donne lieu à un développement sur l'espace conçu comme un itinéraire au sein duquel les lieux sont positionnés de manière relative. L'insularité occupe une place à part dans le réseau des lieux qui jalonnent la mer. Enfin, une approche plus spécifique des représentations d'Homère à Strabon met en évidence, au-delà des évolutions entre les deux auteurs, une « commune relation à l'environnement ».

« Un discours irréductible à celui de la carte et de la géométrie » est l'ultime chapitre qui explore tous les éléments d'information permettant de rendre lisible

l'espace. Cartes et schémas à l'appui, l'auteur expose à partir de cas précis la complexité de la description du monde selon les points de vue de l'observateur. Les tentatives de reconstitution cartographique d'après les auteurs antiques, considérées comme « vues d'artistes », aussi commodes soient-elles, ne sauraient rendre compte des représentations spatiales proposées par les textes.

Le livre est ponctué de schémas et de cartes conçus comme des outils visuels permettant au lecteur de comprendre la manière dont les marins de l'Antiquité naviguaient et concevaient leurs déplacements. La riche bibliographie qui accompagne le texte témoigne de l'ancrage d'un spécialiste de lettres classiques dans le large champ des sciences humaines. Enfin, on trouvera en annexe un précieux lexique grec des termes et notions antiques relatifs à la navigation, à la géographie et à l'hydrographie.

Cet ouvrage exigeant fera date dans le paysage des publications sur l'univers maritime antique et, plus largement, dans le domaine des réflexions sur le rapport de l'homme à son environnement.

Laurence Tranoy

Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (xv^e-xviii^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p.

Cet ouvrage est issu d'un colloque tenu à Nantes en 2005, qui s'était donné pour objectif de réunir des historiens français et espagnols autour de « l'étude des relations commerciales entre la France et l'Espagne du xv^e au xviii^e siècle », non pas que les travaux ne soient pas nombreux des deux côtés des Pyrénées, mais parce que les confrontations des chercheurs des deux pays et leurs dialogues ont été et restent peu nombreux dans ce domaine. Et effectivement rencontre commune il y eut bien, avec une direction privilégiée : « mesurer les capacités d'invention et d'adaptation des acteurs des échanges franco-espagnols dans un environnement changeant ». Les résultats sont tout à fait intéressants et les apports nombreux.

Pour le saisir clairement, avant d'aborder les nombreuses contributions – au nombre de quatorze, dont une seule, celle de Pierre Poujade, ne rentre guère dans l'épure choisie –, il faut marier l'introduction de Guy Saupin et la conclusion de Jean-Philippe Priotti. Le premier présente excellemment les contributions publiées en les plaçant dans un cadre général. Il souligne en premier lieu l'évolution chronologique de la question qui commence par une « domination castillane dans les échanges commerciaux jusqu'au second tiers du xvi^e siècle », pour déboucher, après une période d'incertitudes, sur la prééminence des marchands français en Espagne aux xvii^e-xviii^e siècles. Pour un lecteur non familier avec ces questions, il manque toutefois un rappel intégrant

ces textes dans l'historiographie existante dans les deux pays, en particulier, du côté français, les travaux d'A. Girard, H. Lapeyre, L. Dermigny, P. Butel, C. Carrière, J. Pontet et M. Zylberberg. C'est dommage, car nous aurions eu là une synthèse des mieux venues. Puis, Guy Saupin met l'accent sur ce qui, à son point de vue, a été primordial dans la rencontre : l'étude des « stratégies des acteurs pour le contrôle des circuits commerciaux ». D'une part, resta essentiel « un capitalisme relationnel, limitant [les] sociétés générales ou leurs commandites à un cercle réduit de parents ou d'amis bien connus » ; mais, d'autre part, ne réussirent à se maintenir ou à progresser que ceux qui avaient « compris avant les autres les redéfinitions du marché atlantique » liées au poids de plus en plus grand du commerce colonial et à l'évolution des rivalités entre les deux pays. En fait, bien évidemment rien n'était simple, et toute cette histoire est en premier lieu dominée par le tournant des années 1570 qui vit à la fois la montée du rôle de l'Andalousie (Séville et Cadix) en liaison avec l'empire américain, et la prééminence française dans les échanges. La surcote des réaux en Amérique à partir de 1505 joua un rôle considérable : ainsi, à la fin du XVI^e siècle, souligne J.-P. Priotti, « malgré la vente à perte de leurs toiles en Andalousie, les Bretons se rattrapent sur la vente du métal ou des monnaies espagnoles au retour en France » (p. 322). Mais cela ne saurait expliquer la prééminence des marchands français qui a pour origine l'existence de sociétés commerciales plus puissantes, en positions plus fortes, et surtout disposant de zones d'approvisionnement beaucoup plus importantes (p. 328-329).

Voici la trame générale autour de laquelle se positionnent toute une série d'analyses passionnantes. Les unes nous rappellent l'importance qui fut celle de La Rochelle jusqu'au XVIII^e siècle, notamment à partir d'échanges que l'on n'attendait nullement : au XVI^e siècle, le port fournit les foires du Poitou en laines espagnoles, le pastel venant du Languedoc par Bordeaux. Puis, toujours majoritairement par La Rochelle, les productions poitevines gagnaient Saint-Jean-de-Luz et de là la péninsule, le tout favorisé par une forte présence des marchands navarrais³. Le port de l'Aunis avait acquis une position très forte en étant devenu aux XIV^e et XV^e siècles un « enjeu castillan pour la maîtrise du golfe de Gascogne », même si Nantes ne cessa d'être « la porte d'accès à l'Ouest français » pour les marchands espagnols⁴. Mais pendant longtemps, du côté espagnol, le grand port des échanges avec la France fut Bilbao, avec notamment les Ruiz, les tentatives proches, comme celles de Laredo, pour en

3 Voir l'article de Francis Brumont, « Les foires du Poitou et le commerce franco-espagnol au XVI^e siècle », p. 129-145.

4 Beatriz Arizaga Bolumburu, Michel Bochaca et Mathias Tranchant, « Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge : la progression castillane dans le golfe de Gascogne », p. 33-47.

diminuer l'importance n'ayant pas réussi. C'est un commerce très déséquilibré, le port important d'énormes quantités de toiles et de pastel et n'ayant vers la France que des ventes réduites de fer et d'épices. Ce pouvait être et ce fut une faiblesse lorsqu'aux dépens de Nantes et de La Rochelle mais aussi bien sûr de Bilbao, les Vitréens et les Malouins devinrent les exportations de toiles bretonnes vers l'Andalousie⁵. On trouve encore une très bonne étude, pleine de précisions, des relations de Bilbao avec les ports de l'Ouest français entre 1616 et 1620, qui met à nouveau en valeur le rôle de Nantes, La Rochelle, Saint-Malo et plus secondairement Brest et Landerneau, avec notamment des importations de « bleds » venant de Bretagne⁶. À cela, il faut ajouter que le Guipuzcoa trafique, dans la seconde moitié du XVI^e et la première moitié du XVII^e siècle, avec cinquante-six ports atlantiques français, ce qui montre bien l'importance des liens avec l'Ouest atlantique français, le fer basque et les pièces d'or et d'argent venant d'un côté, les ventes de produits alimentaires de l'autre⁷.

Au XVII^e siècle, Bilbao et la Cantabrie maintinrent des relations importantes avec les ports français : ainsi, au milieu du XVII^e siècle encore, la majorité des navires qui partent de Nantes vers la péninsule Ibérique s'y dirigent, trafic favorisé par la présence depuis longtemps de nombreuses familles de négociants espagnols dans le port ligérien⁸. Pourtant, désormais c'est au sud de celle-ci que se situent les centres névralgiques des échanges franco-espagnols, autour de la *Carrera de Indias* dont les portes sont Séville et Cadix, ports dans lesquels les représentants des compagnies françaises sont particulièrement nombreux dès la seconde moitié du XVII^e siècle⁹, alors même que Nantes prend son essor, souligne Bernard Michon ; « à l'aube du "siècle d'or" de Nantes, la place de Bilbao entrerait quant à elle dans une phase de déclin » (p. 273). Le changement fut cependant progressif, marqué par des reculs¹⁰, avant de s'épanouir pleinement

- 5 Luis Maria Bilbao et Ramon Lanza Garcia, « Le commerce franco-espagnol au travers de Bilbao à l'époque de l'empereur Charles-Quint, 1544-1550 », p. 49-72 ; Jean-Philippe Priotti, « Conflits marchands et intégration économique (Bretagne, Castille et Andalousie 1560-1580) », p. 73-100 ; Oscar Lucas, « Le commerce entre la France et l'Espagne dans la seconde moitié du XVI^e siècle à travers les archives Ruiz », p. 101-112.
- 6 Aingeru Zabala Uriarte, « Les relations maritimo-commerciales entre Bilbao et certains ports du Nord-Ouest français (1610-1620) », p. 183-214. On regrettera seulement que les éditeurs aient laissé passer une bourde dans le titre : bien évidemment, il s'agit des ports de l'Ouest français.
- 7 Xabier Alberti Lonbide et Alvaro Aragon Ruano, « Le commerce du fer basque et des produits alimentaires français dans les ports de Guipuzcoa à la fin du XVI^e et dans la première moitié du XVII^e siècle », p. 215-232.
- 8 Bernard Michon, « Les marchands de Nantes et le commerce avec Bilbao au milieu du XVII^e siècle », p. 249-274.
- 9 Manuel Bustos Rodriguez, « Les associations de commerce autour de la "Carrera de Indias" au XVIII^e siècle », p. 275-284.
- 10 Eberhard Crailsheim, « Les marchands français à Séville (1580-1650) », p. 233-248.

au XVIII^e siècle, comme le souligne Olivier Le Gouic à propos des négociants lyonnais installés à Cadix¹¹.

On notera enfin qu'à plusieurs reprises les rapports entre les conditions du commerce et son évolution ont été dépendants des vicissitudes politiques, et notamment des différents conflits. C'est le cas plus précisément du texte un peu confus de Juan E. Gelabert : « Entre "arrêt général" et "libre trafic" : les relations commerciales entre la France et l'Espagne de 1598 à 1609 », mais ces vicissitudes sont présentes tout au long des communications retenues.

Finalement, il s'agit bien d'un livre tout à fait important, qui renouvelle largement le sujet et apporte souvent des précisions et approfondissements fort bien venus. Seule son utilisation risque de faire problème : par delà les données générales qu'ont présentées les deux directeurs du volume, et que j'ai également essayé de fournir, mais d'une autre manière, beaucoup plus brève, le lecteur a souvent le sentiment de sauter, en quelque sorte, d'un élément partiel à un autre. Autrement dit, il est clair qu'il nous manque un livre d'ensemble effectuant une synthèse du sujet abordé, lequel pourrait d'ailleurs être relativement bref étant donné à la fois ce que l'on savait déjà et le renouvellement apporté par la riche moisson rassemblée ici.

Jean-Pierre Poussou

446

Gregory Stevens Cox, *The Guernsey Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernsey, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl.¹²

Cet ouvrage, paru en format A3, ce qui n'en rend que plus belle l'illustration, est tout à fait intéressant. L'auteur avait déjà publié en 1999, chez Boydell & Brewer, sa thèse consacrée au port de St Peter : *St Peter Port, Guernsey, 1680-1830*. Trois groupes de marchands y travaillaient : des aristocrates de l'île tels les Bonamy, les Le Marchant, Le Mesurier ou les de Saumarez, des réfugiés huguenots tels les Lauga de Clairac d'Agenais, les de Guérin ou les La Serre, et des immigrants venus d'Écosse et d'Angleterre. Il souligne qu'à la fin du XVIII^e siècle on y trouvait le même nombre de négociants qu'à Lorient et qu'en termes de richesse les marchands de Guernsey se comparaient à ceux de Dunkerque. L'un des premiers apports de l'ouvrage est d'avoir identifié tous les marchands que l'on y trouvait à cette époque. Il en donne la liste avec à

11 « Des négociants français aux portes des Indes : les Lyonnais à Cadix au XVIII^e siècle », p. 285-318.

12 À la différence du français qui distingue négociants et marchands, le mot anglais de « *Merchant* » signifie les deux. J'ai laissé la traduction habituelle de « marchand », même si parfois j'ai parlé de « marchands et négociants » ; il n'en reste pas moins que souvent il s'agit effectivement, à Guernsey comme en Irlande dans les comptes rendus suivants, de négociants.

chaque fois un certain nombre de renseignements, notamment sur les ports avec lesquels ils sont en relation. Les fiches ainsi fournies montrent que beaucoup de marchands de Guernesey sont venus de France, tels les Dobrée, protestants partis de Normandie au *xvii*^e siècle, mais aussi que beaucoup s'installent pour un temps plus ou moins long dans des ports français. Un nom célèbre est bien sûr celui de John Martell : originaire de Jersey, il fit son apprentissage à Guernesey avant d'aller s'établir à Bordeaux et Cognac, et de créer la célèbre maison qui porte son nom. Un autre marchand de l'île qui mérite de retenir l'attention est Pierre-Frédéric Dobrée (1757-1801), qui s'installa à Nantes, s'y maria richement et y fonda une dynastie du négoce jusqu'à ce que son petit-fils Thomas II (1810-1895) décide d'arrêter ses activités pour consacrer, à partir de 1838, sa vie et sa fortune « à la recherche et au culte du passé » ; il édifia, pour accueillir ses collections, le Palais Dobrée, qui devint un célèbre musée nantais en 1899.

Cela s'explique par les très larges horizons de l'île qui est en rapport aussi bien avec les ports du nord de l'Europe qu'avec ceux du Portugal ou de la Méditerranée, sans oublier bien évidemment les îles Britanniques et la France. St Peter est en effet, depuis la seconde moitié du *xvii*^e siècle, un très important port international d'entrepôt. Parmi les points à mettre en valeur, il y a les relations avec Barcelone mais aussi avec Saint-Malo. On voit, par exemple, les navires de St Peter amener en Catalogne du blé du Québec. Mais leur activité est aussi très largement une activité de contrebande aussi bien pour le tabac que pour le thé ou les vins et alcools, l'auteur citant à ce sujet un texte très évocateur de Pidansat de Mairobert datant de 1756 : « la source de ses richesses vient du grand commerce que font les Habitants en thé et eau-de-vie qu'ils tirent de France pour les envoyer en fraude en Angleterre. Une autre branche de leur négoce est la contrebande d'indiennes, de tabac, de plomb, d'étain, de draperies, qu'ils font passer en France ». Il est vrai que les marchands de Guernesey jouissaient d'un privilège considérable quant à leur commerce avec les îles Britanniques : l'exemption de tous droits de douane ; par ailleurs, les autorités britanniques ne purent y appliquer les Actes de navigation. Les Malouins en profitèrent pour faire de Guernesey un grand centre d'entrée en contrebande de toutes sortes de marchandises dans les îles Britanniques et c'est ainsi que se développa la croissance de St Peter à l'époque de Louis XIV. Elle connut son apogée dans la deuxième moitié du *xviii*^e siècle, mais à partir de 1800 le gouvernement anglais décida de réagir. Par suite notamment d'Actes en parlement de 1805 et de 1807, le rôle de l'île dans la contrebande diminua considérablement, de même que l'activité de St Peter. Une fois la paix revenue, à partir de 1815, ses marchands et capitaines se tournèrent vers le grand large, s'établissant notamment en Amérique du Sud et en Espagne, en particulier pour

amener en Amérique du Sud des vins de Catalogne et d'Andalousie, mais ils ne purent maintenir cette activité au-delà de 1835.

Extrêmement bien illustré, très fourni en cartes, graphiques et données chiffrées, l'ouvrage nous apporte de précieux renseignements sur les ports fréquentés par les marchands de l'île, sur cinq de ces marchands (W. Bell, P. F. Dobrée, P. Mourant, N. Reserson et J. Guille), sur les bateaux de l'île, sur les voyages de *La Pomona*. Sept voyages de ce navire étudiés en détail de 1786 à 1792 montrent bien quelle était l'activité de ces marchands et à quel point elle s'étendait sur un vaste espace, puisque le bateau se rendit aussi bien à Québec qu'en Virginie ou à Malaga, à Londres qu'à Barcelone.

On doit certes souligner que l'auteur nous a en quelque sorte livré une série de fiches sur le commerce de Guernesey à cette époque et, qu'en un sens, on a davantage un ensemble de documents qu'un véritable ouvrage. Il n'en est pas moins très précieux et rendra de considérables services, d'autant plus qu'il accompagne la thèse publiée sur le port de St Peter et que, de ce fait, le choix qui a été fait quant à la conception du livre se justifie largement.

Jean-Pierre Poussou

448

L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p.

Par ses travaux et par ses enseignements à la grande université Trinity College de Dublin, Louis Cullen est le pionnier d'une nouvelle histoire économique irlandaise et même le père d'une école d'histoire économique qu'illustrent aujourd'hui ses élèves, notamment David Dickson et Cormac O'Grada. Les *Mélanges* qui lui ont été offerts en 2003¹³ sont venus attester de ce rôle et souligner qu'il a été depuis un demi-siècle l'un des grands historiens des îles Britanniques, tourné également depuis un quart de siècle vers l'histoire économique du Japon.

Il a renouvelé aussi bien l'histoire rurale de l'Irlande que celle de son activité économique, notamment de ses rapports commerciaux avec la Grande-Bretagne. Mais beaucoup de ses communications ou articles étaient devenus aujourd'hui difficiles à trouver, voire à connaître. Le présent volume nous en propose dix-neuf, dont six concernent la vie maritime. Deux d'entre eux sont ouverts sur le grand large puisqu'ils sont consacrés au milieu marchand de Dublin au XVIII^e siècle et à la présence hors d'Irlande des marchands de

13 David Dickson and Cormac O'Grada, *Refiguring Ireland: Essays in honour of L. M. Cullen*, Dublin, The Lilliput Press, 2003.

Galway du milieu du xvii^e à la fin du xviii^e siècle¹⁴. Le milieu marchand dublinois est essentiellement composé d'autochtones, qu'ils soient nés dans la ville ou dans son hinterland, que divisent cependant leurs appartenances religieuses : des anglicans, des dissidents et des catholiques. Lors du Gratham Parliament, ils créèrent entre 1783 et 1791 une chambre de commerce que les conflits politiques empêchèrent de fonctionner efficacement, tant les problèmes économiques de l'Irlande à cette époque subissaient le contrecoup des questions et à-coups politiques. Leurs relations principales se faisaient avec Bordeaux, ville que Louis Cullen connaît fort bien, ainsi que son histoire, ce qui lui permet de nombreuses comparaisons, et rappelle en même temps le rôle que l'île a tenu aussi bien pour la contrebande du vin – nous allons en reparler – que pour fournir aux Antilles françaises du beurre et du bœuf séché. Les marchands de Galway eurent également des rapports essentiels avec notre pays. Le port était à la périphérie de l'Irlande et des mers les plus actives ce qui permet à l'auteur de souligner l'importance que peuvent prendre dans la vie économique des périphéries : un parallèle, nous dit-il, doit être fait avec Saint-Malo car, dans les deux cas, les maisons de négoce ont compensé des horizons locaux fort étroits par l'activité sur toutes les mers du globe » (p. 8). Les marchands de Galway sont dans la deuxième moitié du xvii^e et au début du xviii^e siècle essentiellement présents à La Rochelle, Saint-Malo et surtout Nantes, même si Bordeaux tient déjà une place primordiale pour le vin, l'essor du port s'expliquant aussi par la place que ses marchands, notamment les Blake, surent prendre dans le premier commerce colonial, en particulier celui du tabac (p. 104). Au xviii^e siècle, le port girondin prend la première place, malgré le maintien des liens avec Nantes et La Rochelle, ce que concrétise l'envergure de deux négociants établis dans la capitale de la Guyenne, John Lynch et Mark Kirwan, qu'entoure une importante communauté irlandaise parmi laquelle figure notamment Patrick Quin, Patrick French et Jacques Darcy : ils sont plus nombreux que les Anglo-Écossais¹⁵. L'activité de ces marchands de Galway est d'autant plus remarquable qu'au xviii^e siècle le port, mal situé, n'a cessé de décliner, au point que d'importantes familles se sont installées à Dublin pour continuer leurs activités. Mais le dynamisme des gens de Galway, le rôle qu'ils ont joué très tôt dans le commerce atlantique, les réseaux qu'ils ont rapidement mis en place ont eu pour conséquence que, malgré la pauvreté relative du Connacht et la petitesse de la ville, les réussites furent considérables. En effet, « Galway offrit plus de possibilités pour ses enfants qu'aucune autre région

14 « The Dublin Merchant Community in the Eighteenth Century », p. 193-208 ; « Galway Merchants in the Outside World, 1650-1800 », p. 165-192.

15 Un des grands apports de Louis Cullen vient de sa connaissance très approfondie des familles de négociants, de leurs liens et de leurs réseaux.

de l'Irlande... Avec pour conséquence que l'évolution de la région de Galway fut originale en ce sens que non seulement elle continua à avoir une *gentry* très nombreuse mais encore que celle-ci réussit à faire sans cesse preuve d'une grande vitalité » (p. 174).

En fait, malgré sa position de dépendance par rapport à l'Angleterre, l'Irlande participe activement au grand commerce, son rôle étant favorisé par la présence aux Indes occidentales de planteurs et de commerçants d'origine irlandaise, puis par une forte émigration vers les Treize Colonies, en sorte que ses liens avec l'Amérique sont primordiaux aux XVII^e et XVIII^e siècles. Dès le XVII^e siècle, elle reçoit donc d'importantes quantités de produits coloniaux, essentiellement du tabac, du sucre et du rhum, le prix très bas de celui-ci favorisant sa consommation, notamment dans le sud de l'île, alors que dans le nord de celle-ci les alcools dominant sont le whiskey et l'eau-de-vie (p. 108-109). Dès les deux premières décennies du XVII^e siècle le tabac arrive et fait l'objet d'une consommation générale, y compris chez les femmes, avant de représenter à la fin du siècle de très fortes quantités. L'évolution est la même pour le sucre, au point qu'à la fin du XVIII^e siècle, avec cinq livres-poids par tête, sa consommation se situe sans doute en proportion derrière celle de l'Angleterre. Mais, parmi ces produits « exotiques », c'est la pomme de terre qui tient le plus grand rôle, au point de devenir la base de la nourriture irlandaise, de manière excessive comme on le sait puisque cette évolution déboucha sur la grande famine de 1846¹⁶.

450

Les activités maritimes de l'Irlande ne se limitèrent pas à une participation au grand commerce. Elles revêtirent aussi des formes illégales. C'est ainsi qu'au XVIII^e siècle beaucoup d'Irlandais participèrent à la course sur des navires français, en liaison avec la diaspora jacobite. Durant la guerre de l'Indépendance américaine, il se trouva des Irlandais des deux côtés. Mais, ce que souligne bien davantage encore Louis Cullen, c'est qu'à l'égal du commerce français, celui de l'Irlande souffrit très fortement des guerres franco-anglaises tant la France et ses colonies étaient son débouché, particulièrement pour la région et le port de Cork d'où provenaient les produits alimentaires recherchés par les Français¹⁷. La contrebande ne permit que médiocrement de limiter les dégâts. Celle en temps de paix fut souvent très active : ainsi, après 1765 l'Irlande servit de substitut à l'île de Man. Il s'agissait aussi bien de faire venir, de France essentiellement, du tabac, du vin et du thé, pour les introduire en Grande-Bretagne, que d'en

16 « Colonial and Exotic Products: Their Place and Role in Irish Economy and Society », p. 103-117.

17 « Ireland and Irishmen in Eighteenth-Century Privateering », p. 149-164. Il souligne que ce sujet a été très peu abordé dans l'historiographie irlandaise et, de fait, c'est à ce texte de Louis Cullen et à d'autres travaux du même auteur qu'il faut se référer pour connaître la piraterie irlandaise, laquelle d'ailleurs ne concerna jamais qu'un petit nombre de bateaux.

procurer aux Irlandais eux-mêmes à meilleur marché, l'île disposant de côtes très échancrées et très découpées, comme la Cornouailles et le Devon, ces deux hauts lieux de la contrebande en Angleterre. Dans cette activité, les marins de Rush, port situé au nord de Dublin, à proximité de la capitale irlandaise, tinrent une place primordiale, en dominant dans la seconde moitié du XVIII^e siècle tout le commerce de contrebande de la mer d'Irlande, en liaison avec le milieu dublinois du négoce qui fournissait les capitaux. À l'origine limitées aux mers proches, les activités des navires de Rush ne cessèrent de s'étendre, allant aussi loin que Bordeaux ou Göteborg. « L'abaissement des droits de douane dans les années 1780 et au début des années 1790 réduisit successivement la contrebande sur le thé puis le tabac, mais le nouvel accroissement des taxes et droits à l'époque des guerres révolutionnaires et napoléoniennes la porta à nouveau à un très haut niveau jusqu'au retour de la paix en 1815 » (p. 135)¹⁸.

Bien d'autres chapitre de ce bel ouvrage mériteraient d'être mis en valeur, mais ils ne relèvent pas de l'histoire maritime. Telle est, par exemple, l'étude de la modernisation sociale et culturelle de l'Irlande rurale du XVII^e au XX^e siècle, le texte sur « Malthus, l'Irlande et la famine », ou encore la critique très vive mais très fondée des analyses d'Herbert Lüthy qui rejoint celle d'Ernest Labrousse non retenue pour le présent volume¹⁹. N'en doutons pas, ce livre est celui d'un très grand maître.

Jean-Pierre Poussou

Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.

Bien que ce petit ouvrage soit paru voici dix ans, il m'a semblé nécessaire de le signaler car il est quasiment passé inaperçu des chercheurs français. L'auteur, après avoir rappelé que les liens d'échange entre le Pays Basque et l'Irlande étaient anciens et remontaient au XVI^e siècle au moins, puisqu'on trouve déjà des marchands irlandais à Bilbao, met l'accent sur l'émigration catholique et jacobite qui a sans aucun doute été une réalité mais qui à l'évidence ne résume pas tout. Elle note en effet la présence d'Irlandais dès le milieu du XVII^e siècle. Par ailleurs, lorsqu'il apparaît dans ses sources que bon nombre de ceux qu'elle a rencontrés au XVIII^e siècle sont des marchands, puis des artisans que ceux déjà installés en Pays Basque font venir entre 1730 et 1760, il est douteux que l'on

18 « Smugglers in the Irish Sea in the Eighteenth Century », p. 118-135 ; « Richard Warren, Andrew Gallwey and the Smugglers of Rush: An Entrepot in Belle-Île-en-mer, 1766-70 », p. 136-148.

19 Louis Cullen, « La crise économique de la fin de l'Ancien Régime », dans Jean-Pierre Poussou (dir.), *L'Économie française du XVIII^e au XX^e siècle : perspectives nationales et internationales. Mélanges offerts à François Crouzet*, Paris, PUPS, 2000, p. 581-602.

n'ait pas affaire aussi à une immigration d'origine économique. Elle ne se pose guère la question, malgré ce qu'a pu écrire à ce sujet Louis Cullen, et c'est sans aucun doute une faiblesse de son travail, d'autant plus que ces artisans, parmi lesquels dominent les tanneurs, sont de jeunes hommes célibataires dont elle souligne qu'ils sont venus chercher un emploi bien rémunéré. À l'opposé, il est certain que tout ce groupe d'hommes d'Église, d'hommes de loi et d'aristocrates qu'elle a rencontrés à partir de la fin du XVII^e siècle, sont certainement partis à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle pour des raisons religieuses et politiques.

Quoiqu'il en soit, en Pays Basque, essentiellement à Bilbao et dans les localités portuaires avoisinantes, ces migrants contribuent à développer les échanges avec leur île natale comme avec la Grande-Bretagne. Bénéficiant de leurs réseaux dans les îles Britanniques, ils importent du beurre, du bœuf salé, des bougies et du charbon, et ils exportent des fers, des cuirs et des laines, ce à quoi on pouvait s'attendre. Mais leurs relations commerciales ont surtout lieu avec l'Angleterre et la Hollande.

452

Au début du XVIII^e siècle, ils constituent une communauté bien groupée mais ne sont tout de même que quelques dizaines ; il ne semble pas en effet qu'il y ait eu beaucoup plus qu'une centaine d'immigrés irlandais à Bilbao et ses environs. Dans la première moitié du XVIII^e siècle, d'un côté, ils ont tendance à rester entre eux, particulièrement les membres de l'élite sociale dont les familles se marient entre elles ; d'un autre côté, leur situation est souvent difficile : ils ne sont absolument pas considérés comme des citoyens – *vecinos* – du *Señorio* et ont à plusieurs reprises des difficultés sérieuses avec les autorités locales, qui mettent même en cause au milieu du siècle leur place dans la tannerie comme contraire aux intérêts des Basques. Cependant, les mesures les visant ne sont appliquées qu'avec beaucoup de retenue car la monarchie les protège et prend ouvertement leur défense dans les années 1750. En outre leurs liens avec la population basque sont de plus en plus nombreux. On les voit donc s'intégrer progressivement, notamment par leurs mariages, alors que dans la première moitié du siècle beaucoup continuaient à aller chercher une épouse au pays natal, au point que dans le dernier tiers du XVIII^e siècle ce milieu irlandais qui ne se renouvelle plus – il n'y a plus guère d'immigrants après 1760 – se fond dans l'ensemble de la population de Bilbao et de ses environs.

Au total, dans un domaine peu connu, un apport d'un réel intérêt aussi bien pour l'émigration irlandaise que pour les échanges commerciaux et donc maritimes.

Jean-Pierre Poussou

William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p.

Il s'agit d'un ouvrage très important, qui est une source essentielle à la fois pour l'étude des découvertes des Russes « entre l'Asie et l'Amérique » et pour celle des échanges, dominés par ces mêmes Russes, qui se mirent en place dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. La première édition porte soit « Paris, Hôtel de Thou, 1781 », soit « Neuchâtel, Imprimerie de la Société typographique, 1781 ». Elle permit à Louis XVI de rédiger les instructions qui demandent à La Pérouse d'apporter des informations sur ces commerces.

L'ouvrage apporte une étude très détaillée des explorations russes dans cette partie du monde au cours du XVIII^e siècle. Il insiste également sur « les tentatives des Russes pour découvrir le passage au Nord-Est ». Puis, il donne de très précieuses informations sur le commerce qui se fit à cette époque entre la Russie et la Chine, notamment sur les fourrures, en particulier celles de loutres de mer, mais aussi sur l'exportation de la rhubarbe de Tartarie.

Les îles Aléoutiennes, le Kamtchatka, la mer du même nom se voient consacrer de nombreuses pages, très précises et très concrètes. De même, les descriptions des populations rencontrées sont tout à fait intéressantes. Sur le commerce, les données apportées sont d'un très grand prix mais elles n'occupent qu'une faible partie du volume : *stricto sensu* une trentaine de pages.

Cet ouvrage est donc fondamental pour un domaine très mal connu des lecteurs français²⁰.

Jean-Pierre Poussou

Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p.

Cet ouvrage de 420 pages est la version publiée de la thèse de doctorat que Morgan Le Dez a soutenue en juin 2009 à l'Université du Havre sous la direction d'Alain Leménorel, rédacteur de la préface du livre. Le projet était d'explorer un territoire et des thèmes originaux qui apparaissent clairement dans le titre de la thèse : « Le commerce et l'industrie des pétroles dans la basse vallée de la Seine (1860-1940) : la naissance d'un complexe énergétique, entre interventions étatiques et initiatives locales ».

Pour étudier le boom des transports pétroliers et celui du raffinage et de la distribution des hydrocarbures dans l'hinterland des ports du Havre et de

²⁰ Pour une introduction au sujet, voir mon article : « Les Russes dans le Nord-Ouest américain, des voyages de Béring à l'achat de l'Alaska par les États-Unis », dans *Rocheport et la mer*, vol. 21, *Voyages de découverte et littérature (XVI^e-XIX^e siècle)*, Jonzac, Université francophone d'été, 2004, p. 7-30.

Rouen, Morgan Le Dez a bénéficié des apports de plusieurs thèses consacrées à des espaces et des échelles différentes – T. Hotta sur les politiques économiques, Mohammed Sassi et René Walther sur les entreprises pétrolières –, mais aussi de ceux de colloques récents organisés par Alain Beltran. En ce qui concerne le transport pétrolier maritime il a lu une littérature britannique foisonnante mais assez hétérogène. À partir des ouvrages techniques anciens, il livre de très intéressantes pages sur les procédés de raffinage et de distillation (p. 114-132), et sur les dangers de ces manipulations.

454

L'architecture du livre est basée sur une chronologie fixée alternativement par l'état du marché mondial ou par des considérations nationales et régionales. La première période est inaugurée par « l'apparition du pétrole en France » en 1860 suivant les découvertes de Pennsylvanie et se termine par le vote en 1903 du régime douanier des huiles minérales. L'auteur insiste sur la précocité du trafic pétrolier dans les grands ports normands qui reçoivent dès 1862-1863, à l'instar d'Anvers, des cargaisons de produits pétroliers en barils ou en caisses, et les premiers voiliers tankers. La seconde partie est purement française puisqu'elle délimite de 1903 à 1927 la crise du raffinage national, tandis que la Basse-Seine développe ses capacités de réception et de commercialisation. Le raffinage ne se développe véritablement qu'après la législation de 1928 et en contrariété tendancielle avec la crise économique puisque le transport du pétrole est alors en plein essor. L'industrie pétrolière normande monte alors en puissance grâce à un système enfin cohérent de raffinage et de distribution par la batellerie à partir des raffineries et ports normands et sous l'impulsion de l'État et des ententes légales entre sociétés de raffinage et de distribution. Les destructions opérées à la hâte par les armées françaises et anglaises en juin 1940 marquent pour l'auteur « l'arrêt de l'activité pétrolière en Normandie ». Cette intéressante description d'une apocalypse guerrière est rejetée en conclusion, ce qui nous prive de considérations plus générales sur le destin du raffinage normand.

Le commerce du pétrole, qui donne naissance à un armement maritime et fluvial particulier, à des aménagements portuaires et à la naissance d'hinterlands complexes, participe à la fois de la géographie littorale et de l'économie maritime. Pourtant peu de travaux universitaires concernant ces domaines ont été mis à contribution par l'auteur. Outre les développements récents de l'histoire des ports, les travaux pionniers d'André Vigarié auraient permis de compléter l'analyse fluvio-maritime le long de la Seine par une vision axée sur la façade maritime nord-européenne invitant à la comparaison des conditions pétrolières des ports normands avec celles de Dunkerque, Anvers ou Rotterdam, qui sont leurs concurrents directs. On aimerait aussi avoir un tableau plus vaste et plus fouillé des ces entreprises de fabrication d'huiles

végétales ou animales avant qu'elles ne créent des raffineries dans les ports, puis des armements maritimes et fluviaux. Certes, les principales sont citées mais sont oubliés les petits fabricants d'huiles diverses que l'auteur aurait pu recenser dans les séries M des archives départementales, « Établissements insalubres », qu'il décrit ; on aimerait savoir pourquoi certaines refusent la conversion alors que d'autres s'y consacrent précocement. L'auteur oublie de nous dire que la maison Winslow (p. 84) était le principal armateur baleinier du Havre et fit transporter en 1864 du kérosène par un de ses derniers navires baleiniers.

Les passages consacrés à la sécurité sont plus novateurs. La mise à l'écart des tankers dans les ports après la catastrophe de Bordeaux du 28 septembre 1869, avant que la loi du 18 juin 1870 n'unifie les législations locales, montre bien toute la méfiance qu'ils suscitent et les initiatives en la matière émanent aussi bien des pouvoirs publics que des entreprises privées. Le rappel de la phobie française après l'épisode des « pétroleuses » de la Commune de Paris suggère qu'une étude fouillée de la réception de ce nouveau produit eût été judicieuse. Nombre de développements paraissent construits à partir de travaux de seconde main, et relèvent davantage d'une histoire générale du pétrole. En les élaguant, on aurait ainsi dégagé un espace éditorial pour des éléments plus essentiels à la compréhension d'un sujet novateur.

Doté d'un index très utile, l'ouvrage est curieusement dépourvu d'une liste des sources utilisées. Seulement trois pages indiquent les fonds consultés, ce qui ne permet pas de juger de leur utilisation par l'auteur, d'autant plus que les notes sont assez souvent consacrées à un infratexte au lieu d'indiquer des références, souvent désordonnées. La cote est indiquée avant la mention du dépôt d'archives, les références à des ouvrages n'indiquent pas les pages concernées. Les courbes à échelle semi-logarithmique sont bien souvent illisibles faute d'une présentation adaptée. Quelques courbes séculaires, par exemple sur le tonnage importé, auraient permis au lecteur de bien discerner les périodes d'accélération et de marasme qu'on a du mal à saisir dans un ensemble de tronçons statistiques trop nombreux. Les cartes, qui ont le grand mérite d'éclairer le texte et les tableaux, nécessiteraient un examen critique approfondi. Certaines sont très parlantes mais d'autres plus confuses, peu lisibles ou inutiles.

Malgré ces faiblesses, probablement liées à une transposition trop hâtive entre le doctorat et la publication, ce *Pétrole en Seine* est une introduction très utile à l'histoire pétrolière régionale et nationale pour une période encore peu étudiée.

Christian Borde

« Au ras des vagues » : c'est ainsi que Jacques Péret a voulu aborder la course, tant dans ses pratiques ordinaires que dans sa trame quotidienne. Au vrai, cette ambition affichée ne doit pas paraître modeste car l'inventaire lié à ces pratiques est particulièrement complet, ponctué d'encarts qui offrent aux lecteurs de précieux documents sur cette activité de reconversion par temps de guerre. Tout aussi important, cet ouvrage trouve sa place dans l'espace. Le dépouillement des archives de La Rochelle, de Rochefort, avec les retours parisiens, détermine la zone de prédilection. Le territoire d'observation, comme point de départ et point d'arrivée, se situe entre Loire et Gironde. Le passé corsaire de La Rochelle n'est plus à rappeler depuis les travaux de Marcel Delafosse et ceux plus récents de Mickaël Augeron, mais tout semblait porter à croire à l'endormissement de la cité sur le plan de la course après le terrible siège de 1628. Sans faire des littoraux vendéen, saintongeais et aunisien des lieux d'armements intenses, Jacques Péret, en revisitant tous les types de course, démontre que la loterie corsaire fonctionne, permettant de dégager parfois d'honorables profits, et quelquefois de réussir de gros coups, tels les armements des frères Chegaray durant les guerres de la Révolution. Le terme de *loterie* incite à aborder la perte et l'échec. C'est le cas pour plusieurs armateurs. Plus souvent encore, c'est le cas des équipages, de quoi expliquer les discrets pillages avant le retour de la prise, les désertions, voire les mutineries. C'est essentiellement à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg que la course, sous toutes ses formes, reprend une certaine vigueur. Ce sont plus de 400 prises ou rançons qui sont amenées à La Rochelle, avec des périodes fastes aux extrêmes, les deux derniers conflits louis-quatorziens et la période révolutionnaire jusqu'en 1802. Certes, la centaine d'armements sur une période de cinquante années de guerre n'y suffit pas. Ce nombre est atteint parce que La Rochelle joue un rôle de base relais : Dunkerquois, Malouins ou bâtiments du roi y mènent des prises, escomptant une liquidation satisfaisante. À ce titre, la cité occupe une place non négligeable, d'autant que ses voisines nantaise et bordelaise n'affichent pas vraiment de vocation corsaire, à l'exception de quelques épisodes souvent liés à la nécessité d'assurer la défense du commerce. Ce livre trouve naturellement sa place entre les études des grandes bases vouées à la course que sont Dunkerque, Saint-Malo, Brest avec ses armements mixtes d'un côté, Bayonne ou Saint-Jean-de-Luz de l'autre. L'auteur ne se contente pas de ce créneau commode. Ayant pu visiter plus avant les archives liées à une soixantaine d'armements rochelais, il s'intéresse aussi aux corsaires ennemis, tantôt espagnols, tantôt zélandais, souvent anglais : ceux qui viennent chasser et finissent par être capturés. Non seulement cela lui permet de doubler son corpus et de réaliser de très intéressantes études tant sur les bâtiments employés que sur

les équipages, les comportements sociaux tant collectifs que particuliers, mais cela apporte une dynamique passionnante où interviennent aussi les victimes des deux bords. Du fait de campagnes lointaines, l'échiquier s'élargit et toutes les stratégies se déploient : depuis le petit capre anglo-normand jusqu'au vaisseau de guerre. Les étapes, le cycle de la prédation dirait-on, sont clairement débrouillées, depuis l'armement jusqu'au retour de la prise et du capteur. Elles varient peu à travers le temps : les mêmes ruses, les tactiques adaptées, la fortune de mer. La course est gourmande en hommes : gens de mer mais aussi terriens quand il le faut. La Rochelle peut compter sur le vivier humain concentré sur la Seudre. Les inscrits maritimes de l'amirauté de Marennes jouent un rôle actif dans la course rochelaise. L'aspect humain, cette vie de chien, n'est donc pas laissé de côté, au contraire. Les archives recèlent de quoi faire flèche de tout bois et reconstituer minutieusement tous les instants du « vivre à bord », l'exiguïté des lieux, la nourriture peu variée, la solitude, la monotonie et les risques de capture par un plus gros. Jacques Péret utilise toutes les cordes de cet arc corsaire pour livrer une étude originale, bien documentée, où le lecteur averti aura largement de quoi mieux comprendre et le novice de quoi tout apprendre.

Philippe Hroděj

