

Revue d'histoire maritime

26

PDF complet – 979-10-231-1933-6

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

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

sup@sorbonne-universite.fr

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 (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

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.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Éditorial

Olivier Chaline

Comme le temps, la mer, c'est aussi de l'argent. Christian Borde et Éric Roulet nous proposent un très riche dossier sur le financement de l'entreprise maritime, allant de l'Antiquité romaine jusqu'à nos jours. La longue durée est ici particulièrement remarquable, qu'il s'agisse des modes de rassemblement du capital ou des « coutumes de mer ». L'histoire du prêt « à la grosse aventure » en est une excellente illustration.

Les enjeux de ce thème sont nombreux.

Qui fait quoi? c'est poser la question des différents acteurs : les propriétaires des navires, par rapport à ceux qui les exploitent et aussi à ceux qui en sont les capitaines ; les armateurs par rapport aux négociants mais aussi aux banquiers. Dans quel but rassembler des capitaux nécessaires ? Pour construire le bâtiment, pour l'armer, pour former sa cargaison, pour exploiter une ligne maritime... Ce sont les mécanismes du crédit et leur définition juridique qui sont alors au cœur de l'analyse.

Qui finance l'entreprise maritime ? L'argent vient-il de la parenté immédiate ? d'une association ? d'une compagnie ? d'une banque ? de l'État ?

Quelle couverture face aux risques maritimes ? En est-il tenu compte dans les formes prises par le rassemblement du capital et notamment dans le crédit ? Le recours croissant aux assurances les a-t-il modifiées ?

Quel a pu être l'impact des changements technologiques sur le financement des armements maritimes ?

Comment l'État intervient-il ? En fonction de quelles finalités ? Répond-il à des attentes ? Cherche-t-il à drainer des capitaux au-delà de ce que ses ressources fiscales lui permettent ? Essaie-t-il d'infléchir à son profit les activités maritimes ? Avec quel succès ? À quels compromis parvient-on ?

Neuf articles apportent à travers les siècles et selon bien des sites d'observation des réponses à ces questions.

Les *varia* nous emmènent vers des horizons aussi lointains que variés. Guadalupe Pinzón Rios nous fait découvrir les incursions anglaises puis britanniques dans l'espace maritime de la Nouvelle-Espagne entre 1680 et 1795. C'est là un chapitre important dans l'histoire de la pénétration de l'Amérique espagnole par les marins venus de l'Europe du Nord-Ouest. Nous connaissons bien maintenant pour la France le rôle des Malouins jusque dans la « mer du Sud ». On trouvera ici une vision d'ensemble des entreprises anglaises puis britanniques qui ont fait suite aux attaques des pirates et à la contrebande des boucaniers. Un des mérites de cette étude synthétique est de tenir ensemble l'espace caraïbe et les eaux du Pacifique.

Cent ans après les faits, Nicolas Gracieux nous permet de suivre le destin tragique de la flotte impériale russe qui, en pleine reconstruction à la veille de la première guerre mondiale, combat les Turcs et les Allemands qui la bloquent puis subit de plein fouet les deux révolutions, de Février puis d'Octobre, avant d'achever de se perdre dans la guerre civile. Cette marine se désagrège dans l'indiscipline, l'idéologie et le sang. Les canons tirant sur les marins révoltés contre Lénine et Trotsky à Kronstadt d'une part, l'abandon de l'escadre blanche réfugiée à Bizerte d'autre part marquent la fin d'une ambition maritime, pour un temps du moins.

Des positions de thèses et des comptes rendus permettront enfin de suivre l'actualité de la recherche et des publications en histoire maritime.

Bonne lecture!

Financer l'entreprise maritime

INTRODUCTION

Christian Borde & Éric Roulet
Université Littoral – Côte d'Opale
CRHAEL, HLLI EA 4030

« [...] Mais les navires ne sont que des planches, les matelots que des hommes. Il y a des rats de terre et des rats d'eau, des voleurs de terre et des voleurs d'eau, je veux dire des pirates ; et puis il y a le danger des eaux, des vents et des rocs. L'homme est néanmoins solvable. Trois mille ducats?... Je crois que je peux prendre son billet. »

Shylok, dans William Shakespeare,
Le Marchand de Venise, acte I, scène 3.

Les activités maritimes sont plurielles, des plus simples aux plus complexes et elles se déploient à terre ou en mer. Il en a toujours été ainsi. Les habitants du littoral, allant à pied sur les plages alors que la mer s'est retirée pour trouver leur subsistance à l'image des premiers chasseurs-cueilleurs, ont ainsi pu à un moment donné de leur histoire se saisir d'une embarcation fluviale pour pêcher ou continuer leur errance vers d'autres horizons. Les progrès ont été rapides au néolithique et dès la civilisation égyptienne des voiliers fiables tiennent la mer pour faire du commerce. L'expédition maritime, ou le simple voyage sur la mer, nécessite, pour devenir une réalité tangible, des fournitures, des investissements en matériel et en hommes, puis en capitaux. Elle n'est rien sans connaissances et techniques spécifiques, un grand sens de l'anticipation et un goût du risque encore plus aigu que celui des entreprises terrestres. C'est un pari dont on espère de nombreux fruits permettant notamment de compenser les frais d'entretien du navire et le coût des rechanges indispensables pour poursuivre toute navigation et se protéger des bandits de la mer.

Le financement de l'entreprise de mer est avant tout question de nécessité et d'échelle. Il y a loin du petit caboteur normand du *xvi^e* siècle de quelques dizaines de tonneaux aux flottes actuelles quasi industrielles naviguant sur les cinq océans – la plupart sous pavillons exotiques – pour faire transiter les

marchandises et les personnes dans le cadre de la mondialisation. Dans la longue durée, les caractéristiques des flottes ne sont pas les mêmes non seulement sur le plan technique – de la rame à la propulsion nucléaire en passant par la voile et la vapeur –, mais aussi par leur construction – en bois, acier ou matériaux composites –, leur activité – le transport, la pêche, la guerre, les services – ou par leurs destinations.

14

Le financement de « l'entreprise maritime », terme en usage aux époques anciennes et qu'il faut comprendre comme l'action d'entreprendre sur mer avant d'y voir une structuration de l'activité, repose sur de multiples bases. Il est inextricablement lié à la formation des réseaux économiques et des marchés financiers, mais il induit des particularités qui en font un des registres les plus dynamiques et novateurs de ces domaines. De plus, nombre des « coutumes de la mer » en usage dès l'Antiquité ou le Moyen Âge perdurent jusqu'aux époques contemporaines, parce qu'elles correspondent bien aux nécessités de la navigation tout en renforçant de manière collatérale l'identité des professionnels du secteur. Ce qui explique la diversité des structures d'entreprise maritime et de financement, les deux étant étroitement liés.

UN POINT HISTORIOGRAPHIQUE

Si l'histoire maritime britannique s'est constituée précocement comme une « sous-discipline » de l'histoire économique et en particulier de l'histoire des entreprises (*business history*), nombre d'études qui ont conforté ses assises institutionnelles depuis les années 1950 furent tout naturellement consacrées aux entreprises maritimes et donc à leur financement¹, il en va différemment en France. Le lien entre l'histoire des entreprises et l'histoire maritime est moins évident et seuls quelques travaux pionniers illustrent la question, notamment ceux des modernistes Jean Meyer sur l'armement nantais², Charles Carrière sur le port de Marseille³ et Robert Richard, qui fut dès 1969 un des premiers à rappeler le caractère internationalisé des entreprises maritimes dans tous les

- 1 Entre autres : Alan Wilson, « Maritime Business History: A Reconnaissance of Records, Sources, and Prospects (Canada) », *The Business History Review*, vol. 47, n° 2, 1973, p. 260-270 ; *Research in Maritime History*, n° 6, « Management, Finance and Industrial Relations in Maritime Industries: Essays in International Maritime and Business History », dir. Simon P. Ville & David M. Williams, 1994 ; Lewis Johnman & Hugh Murphy, « Maritime and Business History in Britain: Past, Present and Future? », *International Journal of Maritime History*, vol. 19, n° 1, 2007, p. 239-270.
- 2 Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 ; Laurent Roblin, « Le commerce de la mer. Les navires, les structures et le financement de l'armement nantais (fin XVII^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, économie et société*, vol. 10, n° 2, 1991, p. 195-225.
- 3 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude de économies maritimes*, Marseille, A. Robert, 1973, 2 vol.

aspects du financement de leurs opérations. Il s'intéressa en particulier aux capitaux investis selon le tonnage des navires, à la question de la réalité des parts de navires et pointe les difficultés méthodologiques⁴, mais la hardiesse de son projet de « fichier international des navires » destiné à en tracer les contours n'eut pas l'écho qu'il aurait sans doute connu chez les historiens britanniques. Il est tout de même quelques points qui ont été mis en lumière par les historiens français. Les aspects juridiques des prêts ont été étudiés par Jean Andreau pour la période ancienne. La question du grand commerce italien est bien connue grâce aux travaux de Jacques Heers et Michel Balard⁵. Le premier s'est notamment intéressé à la composition et à la valeur des cargaisons ainsi qu'aux investissements des banquiers génois⁶. La naissance récente d'une histoire de la comptabilité apporte des éléments de réflexion sur les rapports entre la théorie et la pratique du financement du navire et des expéditions maritimes⁷. Mais il faut reconnaître que les études sur le grand commerce des périodes médiévale et moderne s'attachent surtout à la dimension internationale, aux flux de marchandises et avancent peu de données chiffrées sur les modes de financement et les bénéfices des entreprises. Seule l'économie négrière s'illustre dans ce domaine – nous pensons notamment aux travaux d'Olivier Pétré-Grenouilleau⁸.

L'histoire des entreprises maritimes reste le parent pauvre de l'histoire contemporaine en France malgré les travaux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes⁹, de Pascal Boisson¹⁰ sur les compagnies de navigation ou d'Hubert Bonin sur la construction navale¹¹. Le financement de l'entreprise maritime

- 4 Robert Richard, « Le financement des armements maritimes du Havre au XVIII^e siècle. Position du problème », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 47, n° 1, 1969, p. 4-31/ *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 57, n° 208, 1970, p. 376 ; *id.*, « Le navire : un type d'entreprise négligé par les historiens-économistes. Observations d'après l'enquête sur le mouvement des navires dans les ports français (1763-1766) », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 22, décembre 1988, p. 205-226.
- 5 Jacques Heers, *Gênes au XV^e siècle*, Paris, Flammarion, 1971 ; Michel Balard, *Gênes et l'outre-mer*, Paris, éditions de l'EHESS, 1973 et 1980, 2 tomes. Voir aussi l'ouvrage plus récent de Claire Judde de Larivière, *Naviguer, commercer, gouverner. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XV^e-XVI^e siècle)*, Leiden/Boston, Brill, 2008.
- 6 Jacques Heers, *Gênes au XV^e siècle*, *op. cit.*, p. 228-229, 368 sq.
- 7 Didier Bensadon, Nicolas Praquin & Béatrice Touchelay (dir.), *Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015. Voir en particulier les contributions de Yannick Lemarchand.
- 8 Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
- 9 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007.
- 10 Pascal Philippe Boisson, *Émile Marsceche (1868-1939). Une trajectoire entrepreneuriale*, thèse de doctorat sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2010.
- 11 Hubert Bonin, « Les avatars financiers des Forges & Chantiers de la Gironde dans les années 1920 », dans Silvia Marzagalli & Bruno Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XV^e au XI^e siècle*, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 83-94.

demeure un champ de recherche très ouvert car les lois commerciales qui encadrent le navire et son exploitation sont exclusives du reste du commerce et par conséquent ce financement a tendance à l'être également¹².

LE NAVIRE

16

Le financement des opérations maritimes concerne plusieurs objets : le navire, les marchandises, les entrepôts, les salaires des marins... L'une des questions fondamentales touche le navire, lequel constitue un capital très particulier. Tout bâtiment de mer, appelé bateau ou barque s'il est limité en taille, ou navire dès qu'il atteint un seuil variable selon les époques et les lieux¹³, ne devient rentable que longtemps après sa construction. Cet instrument de travail coûteux nécessite de mobiliser un capital qui est le plus souvent partagé par nombre de participants : le constructeur lui-même, le maître ou le capitaine, mais aussi des particuliers et des institutions sans rapport direct avec le monde maritime, qui s'imposent à l'armateur et deviennent acquéreurs de la nouvelle construction à des niveaux divers de participation dans la propriété.

Au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, les marchés de construction passent du contrat « à l'économie » au « marché ferme ou forfait », pour le plus grand bénéfice des négociants-armateurs clients des chantiers navals. En payant ouvriers et fournitures et en louant le chantier, le propriétaire du futur navire utilise un usage ancien et contemporain de l'ordonnance de 1681 dénommée « construction à l'économie ». La pratique est censée permettre d'abaisser le prix de la construction, mais aussi de la surveiller voire d'effectuer des modifications techniques au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Au XVIII^e siècle apparaît la construction « à marché ferme ou forfait¹⁴ », qui rend les ordonnateurs de la construction irresponsables par rapport aux fournisseurs et ouvriers créanciers d'une éventuelle faillite du constructeur. Leur responsabilité n'est plus engagée comme elle l'était lorsqu'ils entreprenaient eux-mêmes. Mais il arrive, comme le montre Patrick Villiers dans son article sur le financement de la *Victoire*, que des particuliers, ici La Fayette, soient particulièrement actifs dans les armements. Les intérêts de l'État ne sont cependant jamais très éloignés dans ces affaires. Sébastien Martin montre dans le présent volume comment l'État en encourageant la course, et donc les investissements privés, soigne sa politique.

12 Voir Jean Latty, *Traité d'économie maritime*, t. II, *Les Transports maritimes*, Paris, Imprimerie nationale, 1954 ; et Martin Stopford, *Maritime Economics*, Londres/New York, Routledge, 2009.

13 300 amphores dans la *lex Claudia* de 219-218 av. J.-C. Voir l'article de Jean Andreau dans ce volume.

14 Louis XV, *Déclaration du Roi concernant la construction des navires ou bâtiments de mer donnée à Versailles, le 16 mai 1747*, Paris, P.-G. Simon, 1747.

Les innovations les plus connues de l'entreprise maritime sont celles qui concernent la construction navale et la navigation, les caractères physiques des bateaux et navires et leur fonctionnement. À chaque saut technologique, il devient nécessaire de les soutenir par des ressources financières nouvelles puisque le mouvement général et continu consiste en l'augmentation de la taille des objets et des matières mis en œuvre. Mais ces innovations manquent parfois de financement.

Un premier exemple parmi d'autres permet d'illustrer les difficultés inhérentes à une mutation technologique qui n'est pas suivie par une capitalisation suffisante. Au début du XVIII^e siècle, le contexte est favorable dans les provinces du Sud des Pays-Bas, devenues autrichiennes après la paix d'Utrecht, avec la fondation de la Compagnie d'Ostende en 1722. Le bourgmestre de Nieuport fonde en 1724 une compagnie pour la pêche au hareng et à la morue qui dura seize ans¹⁵. L'historien anversoïse Jan Parmentier nous apprend qu'elle connaît dès ses débuts des difficultés pour mobiliser les fonds nécessaires à la construction et l'armement d'une flotte de seize navires neufs presque deux fois plus grands que ceux qui sont alors en service dans ce type de pêche. Le capital initial est entièrement absorbé et la compagnie finit par être liquidée en 1738, en raison de la méconnaissance des eaux et des conditions météorologiques de l'Islande, des fluctuations de la ressource et de l'insuffisance systémique de capitaux. Cela atteste de la difficulté de financer sur le long terme une pêche qui est soumise à des frais de paiement, d'exploitation et de réparation qui ressortent tous de la gestion de navires neufs.

Le second exemple, la pêche écossaise de l'avant première guerre mondiale, montre que la rentabilité des nouveaux grands navires de pêche à vapeur utilisés pour la pêche du hareng destiné aux salaisons est bien moins évidente qu'on pourrait le penser¹⁶. Les armateurs établissent leur budget de financement sans vraiment connaître les effets de cette innovation, et la rentabilité rapide des premiers *drifters* à vapeur engage nombre d'armateurs à en acquérir sans trop savoir dans quoi ils s'engagent. La concurrence entre les entreprises d'un même port se révèle encore plus dure que celle des nations étrangères dans ces phases de mutation de la voile à la vapeur. La rentabilité des nouveaux navires s'avère très insuffisante. Au milieu des années 1930, elle est estimée à seulement 35 %

15 Jan Parmentier, « La Compagnie van Visch-Vaert à Nieuport (1727-1737) : une tentative ambitieuse de développement sur une grande échelle de la pêche à la morue et au hareng en Flandres », dans Patrick Villiers & Christian Pfister (dir.), *La Pêche en Manche et mer du Nord (XVIII^e-XX^e siècle)*, Boulogne-sur-Mer, université du Littoral/ *Les Cahiers du Littoral* (hors-série), 1998, p. 23-31.

16 Chris Reid, « "Capitalism and the Scots Fishermen": New Technology, Investment and Risk in the Scottish Herring Industry Before World War I », *International Journal of Maritime History*, vol. 10, n° 2, 1998, p. 65-90.

de chance d'un retour d'investissement positif, ce qui amène le gouvernement à recourir aux aides à la pêche écossaise, qui ne prennent fin que dans les années 1970.

18 Malgré ces contraintes extérieures, l'armateur doit, sans doute plus que le simple négociant qui ne gère que des flux financiers et des marchandises qu'il ne conserve pas, renouveler son capital physique, son navire ou sa flotte, qui se déprécie dès le jour de son lancement. On peut donc espérer que le souci de rentabiliser ces simples « planches », qu'évoque Shilok en 1586, le rende plus lucide sur le moyen et le long terme que le marchand. Au XIX^e siècle la question du renouvellement des flottes et singulièrement du passage de la voile à la vapeur et du bois au fer puis à l'acier ainsi que le choix des divers moyens de propulsion mécanique rendent le financement tributaire de masses financières bien plus considérables, l'argument principal pour ne pas adopter la propulsion mécanique étant le prix du combustible, des machines et du navire lui-même. Par ailleurs, l'armateur doit penser à un plan d'extension et de reconstitution en raison de l'usure que doivent subir les navires en activité.

L'armateur se distingue ainsi des autres opérateurs du monde maritime. La diversification de ceux-ci s'accroît encore comme le montre Christophe Chevalier dans le présent volume dans le cas du vrac céréalier et de la construction des marchés à l'époque de la mondialisation au XXI^e siècle.

LES PRÉOCCUPATIONS DES INVESTISSEURS : LA QUESTION DU RISQUE

Si l'espoir d'un gain apparaît comme une évidence, il ne faudrait pas oublier que les investisseurs ont des motifs de préoccupation qui touchent à l'originalité même de l'entreprise maritime. Financer est toujours risqué, mais financer sur la mer et les océans revient – comme on l'a longtemps souligné – à conjuguer les risques : ceux des « voleurs d'eau », ceux « des vents et des rocs » qu'évoque Shilock, mais aussi ceux qui sont purement financiers, principale préoccupation du marchand de Venise. Ils sont induits par la famine de capitaux, les lois de l'offre et de la demande des marchés maritimes et ne commencent à être mieux maîtrisés, après un long processus de perfectionnement, qu'avec l'avènement de la propulsion mécanique et des instruments de navigation fiables élaborés par la pratique et la théorie. Ils permettent de prévoir et de lutter victorieusement contre vents et marées et, une fois ces progrès réalisés et banalisés, les prix des transports – le fret –, ceux des services ou des productions maritimes s'effondrent tandis que les prix des navires et les charges de fonctionnement augmentent. Cette prise de risque était certes périlleuse, mais elle pouvait faire espérer aux investisseurs ou aux acteurs des profits considérables, voire mirifiques, capables de compenser des pertes totales et des très graves avaries, bien plus fréquentes qu'en milieu terrien.

Le partage du risque financier a souvent lieu dans le cadre traditionnel des affaires individuelles ou familiales, ou des sociétés de personnes, avec des formes de contrat qu'on peut considérer comme originales au milieu maritime, même si la comparaison avec les formes de transport terrestre reste à étudier. Il s'agit du prêt à la grosse aventure, du contrat de conserve et du système quirataire. Il apparaît qu'il existe bien un lien entre les modes de financement pour faire face au risque et le type d'organisation d'une entreprise.

Le prêt à la grosse aventure

Le prêt à la grosse aventure est spécifique à l'entreprise maritime. C'est sans doute la forme de crédit maritime la plus ancienne et la plus originale¹⁷. Le risque est endossé par le prêteur au prix d'un taux d'intérêt usuraire et ce prêt est réservé à l'armement maritime. Le remboursement n'a lieu qu'en cas d'heureuse arrivée du navire à destination. L'armateur est alors tenu sur tous ses biens, mais en cas de perte du navire il est délié de toute obligation. Vu l'étendue des risques courus par le prêteur, l'intérêt de l'argent qu'il a prêté est plus élevé qu'un prêt terrestre. Appelé profit maritime, change maritime, prime de grosse ou profit nautique, il a pu être usuraire au temps du marchand de Venise. De plus, le prêt à la grosse est doté de garanties spéciales qui englobent le capital et les intérêts. En cas de déconfiture de l'emprunteur, le créancier à la grosse passe avant tous les autres créanciers de l'emprunteur et il peut affecter à sa créance le navire ou la cargaison. Jean Andreau, dans sa contribution du présent volume sur le financement du commerce maritime dans le monde antique, en rappelle l'importance à l'époque romaine. Le prêt à la grosse accompagne aussi les grands développements du commerce au lointain à l'époque moderne. À Nantes, il porte en général sur de petites sommes. Mais les prêteurs étant nombreux les montants peuvent être importants. Bernard Michon relève ainsi qu'entre 1664 et 1681 le notaire Mathurin Verger a passé 239 actes pour un investissement total de 195 000 livres. Ces prêts s'orientent vers le commerce antillais et la pêche à la morue, principalement au large de Terre-Neuve. Dans ce dernier cas, le prêt moyen est de 570 livres – morue verte – et 830 livres – morue sèche¹⁸.

17 La multiplicité des appellations de l'intérêt tiré du « retour de voyage » témoigne de l'ancienneté de cette forme de prêt. Il est connu par les Phéniciens puis en Grèce ancienne sous le nom de *nautika*, puis à Rome comme *pecunia nautica*. À Nantes, « la grosse » est connue sous le nom de « contrat de cambie » ou « cambie ». En Angleterre on l'appelle *bottomry* et aux Pays-Bas *bodemery*, terme qui désigne la quille du navire.

18 Bernard Michon, « Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 15, « Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours », dir. Gérard Le Bouëdec & Thierry Sauzeau, 2012, p. 103-129.

Le prêt à la grosse connaît des mutations au fil des âges. Il est adapté pour les marins des armements de la Compagnie des Indes orientales, officiers ou simples matelots pour faire du commerce à leur propre compte, nous dirions « à la petite semaine ». Grâce à la pratique du « port permis », les marins empruntent aux bourgeois des grandes villes pour importer des denrées coloniales « à la grosse aventure » avec des intérêts assez élevés : « 20 % en temps de paix et 40 % en temps de guerre¹⁹ », avec les mêmes contraintes que le prêt consenti aux armateurs.

Une grande mutation intervient avec l'assurance maritime²⁰. Le risque est clairement identifié. Et sa prise en charge est définie. L'armateur demande la couverture d'un risque contre le paiement d'une prime. Charles Carrière indique que « le capitaliste (assureur ou prêteur) ne donne pas d'argent, il en reçoit, la prime est acquise de plein droit. La prime est l'intérêt d'un capital qui n'est pas versé, qui en cas de sinistre doit être versé et est perdu. Le prêteur ne retrouvera son capital que si le voyage est heureux²¹. »

20

Le prêt à la grosse tombe en désuétude dans les années 1890. Ce n'est plus qu'un emprunt ordinaire effectué par le capitaine au cours du voyage à un capitaliste de seconde zone pour réparer en urgence, mais le prestige de son antiquité et les subtilités multiples sur le plan juridique expliquent son maintien dans les traités de droit maritime jusqu'à sa suppression en France en 1969²². Si le navire est assuré, il peut toujours contracter l'emprunt à la grosse au cours du voyage²³.

Contrat de conserve et quirat

À Venise, au début du XIV^e siècle, le « contrat de conserve » assure le partage des risques et des dommages subis par une galère marchande. Pour les risques physiques, il consiste à naviguer en convoi, « de conserve ». Quant aux risques financiers, ils sont émiettés entre tous les intéressés : financiers, marchands et armateurs, mais aussi dans l'ensemble de la population vénitienne, en une vaste entreprise en participation, avec « une offre de crédit presque illimitée ». On connaît le nom des parsonniers, appelés *caratarii* – « quirataires » –, qui, à Venise, en 1321, se partagent la propriété des galères. Ce mode de financement

19 Philippe Haudrère, « Heurs et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 121-3, 2014, p. 172-173.

20 Christian Borde & Éric Roulet (dir.), *L'Assurance maritime (XV^e-XXI^e siècle)*, Aachen, Shaker Verlag, 2017.

21 Charles Carrière, « Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 17, n° 2, avril-juin 1970, p. 232.

22 Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969.

23 L'avocat algérois Pierre Bayard estime toujours en 1927 que les emprunts à la grosse « sont contractés dans l'intérêt même des assureurs, puisqu'ils ont pour cause, le plus souvent, des événements de mer dont les assureurs répondent » (Pierre Bayard, *Dictionnaire des transports maritimes et mixtes, et des ventes maritimes*, Paris, Juris Classeurs, 1924, p. 438).

a bien sûr un avantage économique, il permet aux grands marchands de disposer de liquidités pour acheter les cargaisons à transporter, mais il solidifie chez les quirataires vénitiens les liens de l'association familiale, la *fraterna*. Des études récentes confirment la solidité de cette pratique à l'époque moderne à Saint-Tropez ou en Bretagne²⁴ et à l'époque contemporaine, son maintien dans des flottes de commerce ou de pêche²⁵.

Le système quirataire, comme toute copropriété, est contraignant sur le plan financier pour tous les participants. Le juriste Balthazard-Marie Emerigon rappelle en 1783 que « les quirataires doivent contribuer à la construction du navire suivant les portions dont ils sont convenus, que si quelques-uns d'entre eux ne veulent ou ne peuvent fournir leurs contingents, le patron peut les y contraindre en justice, qu'il est aussi en droit d'emprunter pour leur compte, et d'affecter leur portion au paiement des sommes empruntées²⁶ ». La répartition des parts de propriété du navire peut être dominée par l'un des quirataires possédant plus de la moitié des parts, ou une part très majoritaire par rapport aux autres. Pour l'ordonnance de marine de 1681 : « Est réputé le plus grand nombre, celui des intéressés qui auront la plus grande part du vaisseau » (titre 5). Il devient alors propriétaire du navire et son armateur puisqu'il décide des opérations des radoub, équipement, destination et nomination du capitaine. Les autres portionnaires sont tenus de contribuer aux frais du voyage, mais pas au financement des cargaisons qui sont exclues du quirat si le ou les propriétaires ne sont pas les affréteurs²⁷. Ainsi les quirataires ne forment pas une vraie société commerciale²⁸ car chacun d'eux peut vendre ses parts sans le consentement des autres copropriétaires qu'il ne connaît pas forcément. À la mort d'un des associés, les quirats peuvent, comme toute propriété, échoir aux héritiers ou ayant droits, ce qui marque bien que cette communauté d'intérêts ressort de lois spéciales à l'entreprise maritime.

- 24 Marion Baudoin, *Les Communautés caboteuses de la presqu'île de Rhuys et leurs investissements maritimes au XVIII^e siècle*, mémoire de master 2, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, université de Bretagne-Sud, 2008 ; Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010, p. 223 ; Yannick Lemarchand, « Les comptes d'armement revisités. Les particularités des sociétés quirataires à Nantes au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 42, n° 3, 1995, p. 435-453.
- 25 Gelina Harlaftis, « Patterns of Ownership and Finance in the Greek Deep-sea Steamship Fleet, 1880-1914 », *Research in Maritime History*, n° 6, « Management, Finance and Industrial Relations in Maritime Industries: Essays in International Maritime and Business History », dir. Simon P. Ville & David M. Williams, 1994, p. 146 ; Henri Moulinier, *La Pêche industrielle de La Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015, p. 212.
- 26 Balthazard-Marie Emerigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille, J. Mossy, 1783, t. II, p. 427.
- 27 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Légier/Mesnier, 1760, t. I, p. 545.
- 28 Tribunal de commerce de Marseille, Autran-Bellier c. Gazan, *Mémorial du commerce et de l'industrie, doctrine et jurisprudence*, 1841, p. 68.

L'ÉVOLUTION DU CRÉDIT

Le recours à l'emprunt a toujours accompagné les entreprises maritimes. À l'époque moderne, il n'existe pas d'organisme de crédit, la banque en est à ses balbutiements, aussi l'essentiel du financement est apporté par des particuliers, les financiers, qui parfois s'entendent et s'associent pour s'occuper d'une affaire²⁹.

Mais l'État a aussi su favoriser les investissements sous des formes variées. La mise en pratique du principe du crédit maritime consacre la séparation institutionnelle entre la marine de pêche et la marine de commerce. Se développent en fait de manière concomitante mais indépendante un crédit coopératif pour la pêche sur la base de la mutualité que nous ne traiterons pas ici et un crédit maritime sous l'égide de l'État destiné à soutenir en même temps l'industrie des transports maritimes et celle de la construction navale.

22 Tout commence dans cette affaire avec la création de l'hypothèque maritime. Le navire était jusque-là, et cela est réaffirmé dans l'ordonnance de marine de 1681 puis dans le Code de commerce, un bien meuble qui par conséquent ne pouvait être grevé d'hypothèque, ce qui favorisait la fraude par le moyen des ventes simulées. Le Second Empire assouplit le droit des hypothèques des biens immobiliers terrestres à l'occasion de la fondation du Crédit foncier entre 1852 et 1863. La III^e République fait voter une loi en décembre 1874, qui fut transformée en 1885 pour allier, selon la formule du grand juriste du temps Arthur Desjardins, « le crédit et la sécurité³⁰ », afin d'encourager les banques à prêter sur hypothèques aux armateurs, en suivant les modèles mis en place en Angleterre et en Italie, respectivement en 1854 et 1865.

Mais d'autres changements sont à venir. La crise profonde que traverse l'armement maritime après la première guerre mondiale justifie la concrétisation de systèmes de crédit maritime pour la marine de commerce et la construction navale. Dans son article de ce volume sur l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, Roberto Giulianelli montre que le crédit maritime italien est devenu une institution entièrement à l'initiative des entreprises privées. Dans les autres pays européens, l'État mène le jeu. La Grande-Bretagne établit un système de prêts garantis, qui s'apparentent à ceux offerts aux chemins de fer au XIX^e siècle. Les *Trade Facilities Acts* entrent en vigueur en 1921 pour permettre aux armateurs de reconstituer leur flotte. Le Trésor britannique garantit les prêts à la construction navale. Les mesures prises en Allemagne permettent

29 Voir en particulier pour l'époque moderne : Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984 ; Françoise Bayard, *Le Monde des financiers au XVII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1988.

30 Arthur Desjardins, *Traité de droit commercial maritime (1878-1890)*, Paris, Pedone-Lauriel, t. V, p. 366.

de financer une véritable renaissance maritime puisqu'à la sortie de la Grande Guerre la flotte marchande est anéantie. Mais le but des gouvernements est aussi de lutter contre le chômage dans les secteurs de la construction navale, en favorisant des secteurs d'activité absorbant une main d'œuvre nombreuse. Les nations restées neutres durant cette époque comme la Norvège, la Suède ou l'Espagne jouissent déjà des effets de système de crédits maritimes.

LES NOUVEAUX MODES DE MOBILISATION DU CAPITAL

Dès le ^{xiv}^e siècle en Italie, les sociétés commerciales se structurent davantage pour mener des opérations plus au lointain mobilisant davantage de capitaux. Elles font appel pour les financer à des capitalistes qui n'appartiennent pas aux milieux maritimes. Le financement par action est lancé. Ces premières sociétés par actions vont inspirer les Anglais et les Néerlandais au ^{xvi}^e siècle pour former des compagnies commerciales protégées par les autorités de l'État. Ce mode de financement va rapidement se développer tout au long du ^{xvii}^e siècle et du ^{xviii}^e siècle.

Ainsi se met en œuvre la différenciation entre les différents opérateurs de l'expédition maritime et de ses prolongements terrestres, à propos du navire et de sa cargaison. On distingue dès lors l'armateur, qui possède le bateau ou le conduit à la mer appelé aux temps plus anciens le « maître de navire », et les investisseurs qui prennent des parts dans le navire. Ces « bourgeois avitailleurs » prennent des parts pour une opération soit sur l'avitaillement ou sur les marchandises embarquées, mais aussi sur le navire lui-même, comme les membres de l'équipage. Ce type de contrat que l'on trouve notamment en Normandie sous le nom de « charte-partie à tiercement » est tout autant une façon de financer une opération maritime que de partager le risque entre les différents partenaires.

On retrouve les solidarités familiales dans l'organisation des compagnies de commerce au lointain. Elles participent de cette façon tout autant au financement de l'activité qu'elles prouvent leur soumission au pouvoir, qui est bien souvent à l'origine de la constitution de ces compagnies auxquelles il a accordé des privilèges, comme l'illustre la contribution de Philippe Haudrière dans le présent volume. Cette dimension mérite d'être davantage explorée afin de mieux mettre en évidence non seulement toutes les accointances des acteurs, mais aussi leur stratégie et les niveaux d'investissement³¹.

31 Voir en particulier, Daniel Dessert, *Argent et société au grand siècle*, *op. cit.* ; Éric Roulet, *La Compagnie des îles de l'Amérique. Une entreprise coloniale au ^{xvi}^e siècle*, Rennes, PUR, 2017.

Les États ont toujours, pour les besoins de leur défense, participé directement à la construction navale afin de se constituer des flottes de guerre³². Mais la dimension internationale des financements de la seconde moitié du xx^e siècle qu'étudie Jenny Raflik dans ce volume, à propos des bases opérationnelles de l'OTAN, illustre le développement plus récent de coopération, faisant intervenir plusieurs puissances et organismes internationaux. L'auteure montre à quel point le financement de certaines activités maritimes souvent réputées stratégiques peut faire l'objet de montages complexes et s'immiscer dans les relations entre les États. Les travaux sur le dramatique renouveau de la piraterie montrent également que son financement, à l'instar de celui des trafics de drogues, prend une dimension mondiale³³.

24

Mais il apparaît aussi que les États ont soutenu la marine marchande. La République de Venise est au Moyen Âge l'archétype de l'État armateur. Dès 1321, la Sérénissime voit se réaliser l'alliance des milieux d'affaires et des hommes au pouvoir en vue de financer, établir et gérer les grands armements maritimes commerciaux³⁴. Les nécessités de la guerre sont souvent invoquées. Au cours des guerres mondiales du xx^e siècle, d'immenses « flottes d'État » sont aussi construites pour les besoins des conflits³⁵.

En dehors de ce financement direct par l'État en temps de guerre – par la réquisition partielle ou générale qui entraîne des indemnisations coûteuses –, les modes d'intervention de l'État dans le financement de l'entreprise maritime en temps de paix sont très divers. On peut cependant en distinguer plusieurs types : les allègements de fiscalité, les subventions postales et les subventions à la pêche ou à la navigation. Ce qui n'est pas sans subir des critiques nombreuses de la part des libéraux.

32 Voir notamment pour la France : Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996 ; Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997 (en particulier le chap. II, « Coût, maintenance et résultats ») ; Caroline Le Mao, « Financer la Marine en période de conflit. L'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, 2011 ; François Crouzet, « Recherches sur la production d'armement en France de 1915 à 1913 », 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, 2002. Voir aussi le numéro 22-23 de la *Revue d'histoire maritime* (2017) consacré à « l'économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xx^e siècle ».

33 Voir le numéro 17 de la *Revue d'histoire maritime* (2013).

34 Bernard Doumerc & Doris Stockly, « L'évolution du capitalisme marchand à Venise : le financement des galere da mercato à la fin du xv^e siècle », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 50, n° 1, 1995.

35 Christian Borde, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale (1917-1921) : innovation, nationalisation ou américanisation ? », dans Silvia Marzagalli & Bruno Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du xv^e au xx^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 83-94.

Les droits de douane

Les privilèges octroyés par l'État sont une autre forme d'aide au financement des activités maritimes dans la mesure où l'État peut favoriser l'entrée des produits venant de certains pays lointains et transportés par voie de mer en baissant les tarifs douaniers. L'État peut aussi, en favorisant l'importation de matières premières, faire baisser le coût de construction des navires produits par les chantiers nationaux. Utilisée en France au moins dès 1770³⁶, la mesure est poursuivie jusqu'au xx^e siècle dans le cadre d'une politique protectionniste qui favorise plutôt les chantiers nationaux sans pour autant détruire la concurrence britannique.

Les subventions postales

Les subventions postales correspondent aux politiques de l'État visant à la continuité territoriale en métropole ou avec les colonies. Cela peut être une donation de fonds ou de propriété de navires pour une entreprise qui assure ce qu'on appelle déjà « un service public ». L'État prend en charge tout ou partie de l'excès de charges financières défini dans le « cahier des charges » qui concerne alors les obligations du soumissionnaire pour la pérennité, la régularité et la rapidité du transport des lettres et dépêches.

Les subventions postales sont les seules aides qui apparaissent dans le *shipping* britannique où les méthodes d'encouragement financier à la marine marchande sont inutiles puisqu'il bénéficie d'avantages initiaux incomparables : l'île de Grande-Bretagne ne survit que par les importations et donc une marine marchande innovante y est vitale.

Les armateurs français et britanniques sont très divisés à propos de ces subventions, mais ils demandent des primes à la navigation. Quant aux grandes compagnies subventionnées, elles se disent handicapées par les conditions des cahiers des charges. La Royal Mail Steam Packet Company, qui reçoit la subvention la plus forte pour le service postal anglais, est l'armement qui génère le plus grand déficit. Mais ces pertes ne sont pas forcément rédhibitoires. Dans ce volume, Hubert Bonin analyse comment les grandes compagnies s'assurent des liquidités par la constitution de deux fonds particuliers aux entreprises maritimes : un « fonds d'assurance » qui permet de « distribuer rapidement plus de dividendes et un fond de réserve pour réparations et pertes »³⁷. En temps de guerre, et contrairement à nombre

36 Les arrêts du 19 avril 1668, 30 octobre 1770 et 10 juin 1786 sont évoqués dans la *Déclaration du Roi*, *op. cit.*

37 Hubert Bonin, « Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France au xix^e et xx^e siècle », dans ce numéro, p. 87-102.

d'autres entreprises, les armements maritimes peuvent engranger des profits considérables grâce aux transports d'État³⁸ et à la hausse des taux de fret.

Les primes

Les autres subventions, ignorées par le monde britannique, sont appelées « primes » par les libéraux puisqu'elles ressortissent plutôt de la politique protectionniste, elles concernent d'abord la pêche puis les armements au commerce et bien sûr sont bien plus contestables puisqu'elles sont données par le contribuable sans contrepartie, sans rendre aucun service particulier au public.

26 Dès 1681 Colbert accorde des primes à la pêche dans la Baltique et les mers lointaines. Le but des primes est de fournir les subsistances aux esclaves des Antilles, comme le montre l'arrêt du 21 juillet 1767 à l'initiative de Choiseul-Praslin créant une prime d'exportation de 2,55 francs par quintal de morues de pêche française aux îles du Vent et une de 500 livres à tout navire pêchant à Terre-Neuve³⁹. En 1783, la prime d'armement accordée aux capitaines nantuckois installés principalement à Dunkerque est fixée selon l'effectif de l'équipage.

Adam Smith est l'un des premiers économistes à analyser les effets pervers des primes accordées dès 1750 par le roi d'Angleterre aux armements pour la pêche au hareng et à la baleine. Outre le fait que les primes aux grands armements ont ruiné les pêcheurs de la côte d'Écosse, il ironise sur les motivations réelles des entrepreneurs : « J'ai peur qu'il ne soit aussi arrivé souvent que des bâtiments aient mis en mer pour courir, non après le poisson, mais après la prime⁴⁰. »

Autre faux-semblant avec le rétablissement des primes d'armement en France en 1816, suivies par cinq ordonnances et neuf lois jusqu'en 1900 : le but essentiel de la loi-cadre du 22 juillet 1851 est de gonfler les équipages pour assurer le recrutement de l'armée de mer et non pas de développer l'industrie. C'est sans doute parce que seules les morues sèches bénéficient de la prime d'exportation que Bordeaux s'engage dans cette activité en créant de vastes sécheries à Bègles et devient sans faire aucun armement le premier port morutier de France⁴¹.

Les primes à la construction navale et à la navigation sont mieux connues en raison des longues polémiques que suscitent les lois françaises sur la marine

38 Christian Borde, « Le comité central des Armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 91-102.

39 Léon Béquet, Paul Dupre & Édouard-Louis-Julien Lafférière, *Répertoire de droit administratif*, Paris, Paul Dupont, 1905, p. 97.

40 Adam Smith, *Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations*, 1776, t. IV, chap. v, « des primes », p. 90.

41 Bernard Cassagne, « Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux : l'exemple de la maison Gaston Monnier (1889-1920) », *Revue d'histoire maritime*, n° 17, « Course, piraterie et économie littorale (xv^e-xxi^e siècle) » 2013, p. 397-425.

marchande promulguées entre 1881 et 1906 et qui demeurent en vigueur jusqu'en 1918, mais des politiques moins appuyées mais bien réelles de subsides à la navigation sont pratiquées par nombre d'États.

PERSPECTIVES

Dans son *Tableau historique de la pêche de la baleine*, Simon Barthélemy Joseph Noël fait l'éloge de l'accumulation du capital :

Une compagnie qui n'a que peu de fonds à sa disposition, et qui ne saurait armer que trois à quatre bâtiments, ne peut se maintenir qu'à la faveur des chances les plus heureuses. Un seul mauvais succès – et il faut s'attendre à en éprouver dans des entreprises aussi incertaines – suffit pour le faire échouer. Des capitaux considérables présentent des moyens prompts et faciles pour supporter et réparer les pertes, inséparables des expéditions lointaines⁴².

C'est oublier la prolifération des entreprises d'armement dont on ne saisit la multitude ainsi que le courage et la hardiesse quotidienne de ses acteurs, qu'avec l'avènement de sources prolixes sur leur administration moderne. La gestion « à l'économie », dont nous redécouvrons aujourd'hui les vertus face aux méfaits de la surconsommation et du jetable, explique que l'existence de l'entreprise maritime fut souvent une vraie catastrophe financière mais aussi un authentique miracle dû à la ténacité et à la frugalité des marins et armateurs. Du côté des grandes entreprises, on a vu que leur financement nous interroge sur des questions également très actuelles, celles de la logique du service public, par définition non rentable que l'on oppose à l'intérêt des propriétaires ou des actionnaires qui doit, par destination, être rentable. Histoire du service public, histoire des services, histoire des entreprises et de leur financement, autant d'approches qui ouvrent bien des perspectives dans tous les secteurs de la socioéconomie maritime.

42 Simon Barthélemy Joseph Noël de la Morinière, *Tableau historique de la pêche de la baleine*, Paris, Fuchs, an VIII (1800), p. 25.

LE FINANCEMENT DU COMMERCE MARITIME
DANS LE MONDE ROMAIN ANTIQUE
(II^e SIÈCLE AV. J.-C.-III^e SIÈCLE APR. J.-C.)

Jean Andreau
École des hautes études en sciences sociales, Paris

Dans les années 1970 et 1980, de vifs débats sur l'économie antique, et notamment sur le grand commerce maritime, eurent lieu parmi les archéologues et historiens de l'Antiquité. Il n'est pas inutile de commencer cet article par quelques lignes sur ces controverses.

En 1973, fut publié un livre de Moses I. Finley, *The Ancient Economy*, dont la traduction française parut deux ans plus tard¹. Finley, qui était spécialiste de la Grèce archaïque et classique, a proposé dans ce livre des conclusions radicales sur l'économie antique, à la fois l'économie grecque et l'économie romaine. Il la considérait comme archaïque, non seulement par rapport à celles des XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles en Europe occidentale, mais même en comparaison de celles des derniers siècles du Moyen Âge. Cet archaïsme se marquait notamment, selon lui, par le caractère très limité du grand commerce et du commerce à longue distance. Il se marquait aussi par le fait que les élites politico-sociales, les sénateurs et les chevaliers dans le monde romain avaient avant tout des intérêts fonciers – dans l'agriculture et l'élevage –, et non pas des intérêts commerciaux ou manufacturiers. Il en résultait, selon lui, que les investissements les plus importants allaient vers la terre et l'agriculture, et que les pouvoirs publics eux-mêmes s'intéressaient avant tout aux questions agraires. Les idées de ce livre de Finley, qu'on a qualifiées de « primitivistes » et dont l'influence fut particulièrement importante en Grande-Bretagne et aux États-Unis, furent très discutées pendant une vingtaine d'années. Au cours des années 1990 et depuis cette décennie, elles furent de moins en moins acceptées. Mais, comme l'écrit François Lerouxel, même les historiens qui sont en désaccord avec ces thèses se positionnent souvent par rapport à elles, encore maintenant. Assez souvent,

1 Moses I. Finley, *The Ancient Economy*, London, Chatto & Windus, 1973. Nous nous référerons dans les notes de bas de page, à l'édition française, *L'Économie antique*, trad. M. P. Higgs, Paris, Éditions de Minuit, coll. « Le sens commun », 1975.

les questions que posait Finley continuent donc, au cours de ces dernières décennies, à tenir le devant de la scène².

Dans le deuxième chapitre de *L'Économie antique*, Finley insiste sur la notion de « statut », qu'il préfère à celle de classe sociale, parce qu'elle lui paraît plus adaptée à la compréhension des sociétés antiques. Un statut est, dit-il, un groupe auquel ses membres avaient conscience d'appartenir et qui se définissait certes par des traits économiques et patrimoniaux, mais aussi, et surtout par un rang social, certains comportements, certaines formes de pensée, etc. Finley fait observer que, dans l'Antiquité gréco-romaine, les entrepreneurs économiques appartenaient tous à des « statuts » inférieurs, sauf dans le domaine agricole et l'élevage³. C'étaient de riches métèques, des étrangers, des affranchis. À Rome, ce n'étaient pas des sénateurs⁴. Et, selon Finley, ce statut social inférieur des artisans et commerçants exerçait une importante influence sur le style et le fonctionnement des activités manufacturières et commerciales. Le statut des grands propriétaires fonciers en exerçait une, non moins remarquable, sur l'agriculture et la vie financière.

30

Parmi les historiens et archéologues qui se sont opposés aux thèses de Finley, et qu'on a appelés les « modernistes », celui qui s'est le plus intéressé au statut des agents économiques est John H. D'Arms, qui s'est efforcé de démontrer deux idées⁵. Première de ces idées : les plus hautes personnalités de la cité romaine et des autres cités de l'Empire comptaient aussi au nombre des entrepreneurs économiques les plus actifs, en particulier dans le commerce. Il ne faut pas être dupe, selon lui, de ce que disaient les sénateurs romains. L'essentiel est ce que cache cette apparence, c'est-à-dire ce qu'ils faisaient. Et plus d'un, selon D'Arms, faisait de grosses affaires commerciales. Mais il les dissimulait, parce que cela ne correspondait pas à la conduite qu'était censé adopter un membre de l'élite politique et sociale. C'est la « théorie du secret », dont Tchernia a montré l'inanité dans son livre le plus récent⁶. Seconde idée, qui nous concerne moins dans le présent article : les statuts n'étaient pas aussi différents et éloignés

2 Sur ces débats relatifs à l'économie antique, voir par exemple : William V. Harris, *The Inscripted Economy, Production and Distribution in the Roman Empire in the Light of Instrumentum Domesticum* ; Ann Arbor, *Journal of Roman Archaeology*, Supplementary Series 6, 1993, p. 11-29 ; Jean Andreau, « Vingt ans après *L'Économie antique* de Moses I. Finley », présentation du dossier « L'économie antique », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 50, n° 5, 1995, p. 947-960 ; *id.*, *Patrimoines, échanges et prêts d'argent. L'économie romaine*, Roma, « L'Erma » di Bretschneider, 1997, p. VII-XXI, 3-45 ; François Lerouxel, *Le Marché du crédit dans le monde romain*, Rome, École française de Rome, 2016, p. 30-35.

3 Et à part quelques autres exceptions moins importantes.

4 Moses I. Finley, *L'Économie antique*, *op. cit.*, p. 59-63, 194-195.

5 John H. D'Arms, *Commerce and Social Standing in Ancient Rome*, Cambridge (Mass.), Harvard UP, 1981.

6 André Tchernia, *Les Romains et le commerce*, Naples/Aix-en-Provence, centre Jean-Bérard / centre Camille-Jullian, 2011, p. 37-41.

les uns des autres que le pensait Finley. Selon D'Arms, la structure sociale du monde romain se présentait davantage comme un continuum que comme une hiérarchie.

Quant au commerce maritime, les spécialistes les plus favorables aux thèses de Finley ne pensaient pas que les membres de l'élite politico-sociale se fussent beaucoup mêlés de son financement⁷. Au contraire, les adversaires des conclusions de Finley insistaient, malgré l'absence de preuves, sur les intérêts commerciaux de l'élite, comme je l'ai dit plus haut.

Pour le monde romain, le débat portait notamment sur les effets et conséquences de la *lex Claudia*. À la fin du III^e siècle av. J.-C., en 219/218 av. J.-C., a été voté le plébiscite claudien, ou *lex Claudia*, qui interdisait aux sénateurs et à leurs fils de posséder des bateaux de mer d'une capacité supérieure à trois cents amphores. À cette mesure, Tite-Live a consacré un paragraphe⁸. Il y indique que la quasi-totalité des sénateurs lui était opposée, mais qu'elle avait été adoptée en toute légalité par l'assemblée de la plèbe. Plusieurs historiens se sont intéressés à cette *lex Claudia*, et parmi eux il faut renvoyer surtout à André Tchernia⁹. Il montre que cette capacité de trois cents amphores – de vraies amphores, et non pas une mesure de volume – n'a rien d'in vraisemblable à cette époque. Elle correspond, explique-t-il, à un bateau de vingt-quatre tonneaux d'ordonnance de 1,44 mètre cube¹⁰. Tite-Live ajoute que « cette capacité de trois cents amphores était réputée suffire à transporter les récoltes d'une propriété » – « *ad fructus ex agris vectandos* » – ; et il estime en outre que « tout *quaestus* était jugé inconvenant pour un sénateur ». *Quaestus* signifie « gain », « profit » ; mais, dans ce contexte, comment comprendre le mot de façon précise¹¹ ? On a beaucoup commenté ces divers aspects du texte de Tite-Live, et Tchernia, dans l'article que je viens de

7 Pour le domaine grec, les articles et livres les plus radicalement finleyens, notamment en matière de vie financière et de commerce maritime, sont ceux de Paul Millett (« Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth-Century Athens », dans Peter Garnsey, Keith Hopkins & C. R. Whittaker [dir.], *Trade in the Ancient Economy*, London, Chatto & Windus, 1983, p. 36-52 ; *Lending and Borrowing in Ancient Athens*, Cambridge, CUP, 1991).

8 Tite-Live, 21.53.3-4.

9 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », dans Jean Andreau & de Véronique Chankowski (dir.), *Vocabulaire et expression de l'économie dans le monde antique*, Bordeaux, Ausonius, 2007, p. 253-278. Sur la *lex Claudia*, voir aussi Emilia Mataix Ferrándiz, « Evitar la norma y contraer obligaciones. El plebiscito claudiano y los negocios marítimos en Plut Cat XXI 6 », dans Gianni Luchetti (dir.), *Derecho de Obligaciones. La importancia del derecho romano en la época contemporánea*, Bologna, Bononia UP, 2016, p. 187-205. Sur le *quaestus* : Jean Andreau, « Remarques sur le *quaestus* », dans Jean Andreau & Véronique Chankowski (dir.), *Vocabulaire et expression de l'économie dans le monde antique*, op. cit., p. 233-251. Sur les amphores, leur typologie et leur volume : André Tchernia, *Le Vin de l'Italie romaine*, Rome, École française de Rome, 1986.

10 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », art. cit., p. 255-256.

11 Voir Jean Andreau, « Remarques sur le *quaestus* », art. cit.

citer, présente des remarques pénétrantes et justes sur les motifs qui ont conduit à proposer et à voter cette loi.

32 Mais ici, mon propos concerne plutôt le devenir de la loi. Était-elle encore en vigueur à la fin de la République romaine et sous le Haut Empire ? Était-elle appliquée ? Dans son livre de 1981, D'Arms essaie de montrer que les membres de l'élite romaine, et notamment les sénateurs, étaient soucieux de s'enrichir, et qu'ils possédaient des bateaux – malgré cette loi, qui serait tombée en désuétude. En effet, en 70 av. J.-C., Cicéron y fait allusion dans un des discours contre Verrès¹². Le sens de cette allusion cicéronienne n'est malheureusement pas limpide. Selon certains, elle montre que la *lex Claudia* n'était plus appliquée à cette date. D'autres, par exemple Tchernia, aboutissent « à une conclusion presque inverse¹³ ». Quoi qu'il en soit de ce texte de Cicéron, il est sûr, en tout cas, qu'en 59 av. J.-C. l'interdiction qu'elle formulait a été réaffirmée sous une autre forme, dans la *lex Julia repetundarum*, loi proposée par Jules César, un des deux consuls au pouvoir cette année-là. Il ne s'agit plus de bateaux dépassant les trois cents amphores, mais, plus largement, de tout navire exploité en vue du *quaestus*, du profit. Cette interdiction est de nouveau formulée dans un fragment de Q. Cervidius Scaevola¹⁴ et dans un passage des « Sentences de Paul » – texte qui, presque certainement, n'a pas été écrit par le juriste Paul mais date de la fin du III^e siècle apr. J.-C. ou des premières années du IV^e¹⁵.

Comme je l'ai écrit plus haut, ce débat sur l'archaïsme et la modernité de l'économie antique est devenu beaucoup moins présent et moins tendu depuis les années 1990. Il ne faut pas le regretter, parce que cette controverse finissait par stériliser partiellement la recherche. En outre, certains historiens accordaient trop d'importance à la *lex Claudia*. En effet, cette loi ne s'appliquait qu'aux sénateurs et à leurs fils ; elle ne s'appliquait ni aux notables municipaux ni aux chevaliers, sauf si ces derniers étaient fils de sénateurs. Et elle ne concernait que la propriété des navires – ne s'appliquant ni au prêt d'argent à des armateurs ou à des négociants ni à la propriété de marchandises.

L'intérêt croissant pour l'économie néo-institutionnaliste a contribué à rebattre les cartes. En même temps, la documentation papyrologique de la province d'Égypte est prise davantage en considération qu'auparavant, parce que l'Égypte n'est plus considérée comme une exception à l'intérieur de l'Empire. Auparavant, il était admis que les phénomènes observables en Égypte étaient tout à fait spécifiques et que l'Égypte ne pouvait se comparer aux autres

12 Cicéron, 2 Verr. 5. 44-46.

13 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », art. cit., p. 260.

14 Dig. 50.5.3 (Scaev.).

15 André Tchernia, « Le *plebiscitum Claudianum* », art. cit., p. 259-263.

provinces. Cette vision des choses a fortement évolué à la suite de recherches précises dues à plusieurs spécialistes de l'Égypte romaine, Naphtali Lewis, Alan K. Bowman et Dominic W. Rathbone¹⁶.

Toutes ces évolutions, qu'il serait trop long d'analyser plus en détail dans le cadre de cet article, ont permis d'étudier le problème du financement du commerce maritime de manière plus empirique et avec moins d'*a priori*. Parmi les titres récents concernant le problème que nous nous posons ici, il faut signaler plusieurs excellents articles de Dominic W. Rathbone¹⁷ et un volume de André Tchernia¹⁸. Pour la rédaction du présent article, je me suis évidemment appuyé sur ces recherches récentes.

Il existait des cargaisons de très grande valeur, comme celle qui concerne le papyrus dit de Muziris¹⁹, et il existait certainement de très riches négociants. Mais Rathbone a réuni une série d'observations montrant que le typique propriétaire de navires du I^{er} et du II^e siècle apr. J.-C. n'était pas un homme de rang supérieur ni de fortune exceptionnellement importante. Ces observations sont empruntées aux textes juridiques, à la documentation concernant l'administration de l'annone – l'approvisionnement de Rome – et aux actes de la pratique retrouvés en Égypte. Il estime en outre que l'autofinancement était une pratique courante dans ce secteur – l'armement de navires de commerce²⁰.

Les membres des élites avaient-ils des intérêts dans des opérations de commerce maritime? Je suis persuadé que oui, mais tout dépend de la quantité et aussi de la manière dont ces interventions se produisaient. À mon avis, les chevaliers et certains membres des élites municipales intervenaient davantage que les sénateurs; et d'autre part ces interventions passaient le plus souvent par des prêts d'argent destinés à des armateurs et surtout à des négociants, soit directement, soit de manière indirecte, par l'intermédiaire de prêteurs d'argent spécialisés. J'ai montré moi-même que Cicéron et Atticus, dans les années 50 av. J.-C., plaçaient de l'argent auprès de deux financiers de Pouzzoles, Cluvius et Vestorius. C'est une lettre de Cicéron à Atticus qui le montre; elle est

16 Sur l'évolution de l'historiographie relative à la province d'Égypte, voir par exemple: François Lerouxel, *Le Marché du crédit dans le monde romain*, *op. cit.*, p. 24-30.

17 Par exemple Dominic W. Rathbone, « The "Muziris" Papyrus (SB XVIII 13167): Financing Roman Trade with India », *Bulletin de la Société archéologique d'Alexandrie*, n° 46, « Alexandrian Studies II in Honour of Mostafa el Abbadi », 2000, p. 39-50; *id.*, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », dans Elio Lo Cascio (dir.), *Credito e moneta nel mondo romano (Atti degli Incontri capresi di storia dell'economia antica, Capri, 12-14 ottobre 2000)*, Bari, Edipuglia, 2003, p. 197-229.

18 André Tchernia, *Les Romains et le commerce*, *op. cit.*

19 SB XVIII, 13167; Dominic W. Rathbone, « The "Muziris" Papyrus (SB XVIII 13167): Financing Roman Trade with India », *art. cit.*

20 *Id.*, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », *art. cit.*, p. 203-205, 210-212.

en partie cryptée, mais de façon tout à fait transparente, et par plaisanterie ; il ne s'agit nullement de la fameuse « théorie du secret »²¹ !

La documentation disponible sur le financement du commerce maritime est rare et très dispersée. Les textes juridiques, et notamment le *Digeste*, fournissent de précieuses informations, – à la fois des anecdotes et des remarques factuelles, des normes et des réflexions sur ces normes. Depuis plusieurs décennies, ces informations tirées des textes juridiques ont davantage été mises à contribution dans des recherches d'histoire économique et sociale.

34 Comme d'habitude, les œuvres littéraires offrent un nombre limité d'anecdotes, de faits précis et de remarques générales. Parmi les anecdotes racontées par les textes littéraires, il faut accorder une place de choix au récit de la vie de Trimalcion, Caius Pompeius Trimalchio Maecenatianus, le héros du *Satiricon* de Pétrone. Cette œuvre a été plusieurs fois exploitée avec brio par des historiens de l'Antiquité, dont Paul Veyne, puis John Haughton D'Arms et Jean-Jacques Aubert²². Ils en ont tiré des conclusions différentes, mais tous trois ont bien montré la manière dont Trimalcion a financé ses premiers voyages maritimes à partir des fonds qu'il a reçus en héritage de son ancien maître²³. Trimalcion semble financer à la fois les navires et les marchandises qu'il cherche à transporter à Rome – très probablement à partir d'une cité du golfe de Naples. La première tentative aboutit à un naufrage, la seconde à un succès qui permet à Trimalcion de s'enrichir (ou plutôt de s'enrichir de nouveau). Jean-Jacques Aubert souligne en outre que le héros de Pétrone ne voyageait pas dans ses navires, avec ses marchandises.

L'archéologie a apporté et continue d'apporter d'impressionnantes quantités de documents nouveaux ; il faut souligner le rôle irremplaçable de l'archéologie sous-marine quant à la construction navale, à la taille des navires, à la disposition des cargaisons sur les navires, à la nature et à l'importance de ces cargaisons, aux routes du commerce maritime, etc. Mais l'archéologie ne fournit que rarement

21 Il s'agit de : Cicéron, *ad Att.*, 6, 2, 3 ; voir Jean Andreau, « À propos de la vie financière à Pouzzoles : Cluvius et Vestorius », dans Mireille Cèbeillac-Gervasoni (dir.), *Les « Bourgeoisies » municipales italiennes aux I^{er} et II^{es} siècles av. J.-C.*, Paris/Naples, éditions du CNRS/Institut français de Naples, 1983, p. 9-20. Sur cette question des intérêts non fonciers de l'élite, je renvoie aussi à : Jean Andreau, « Remarques sur les intérêts patrimoniaux de l'élite romaine », *Cahiers du Centre Gustave-Glotz*, vol. 16, n° 1, 2005, p. 57-77 ; *id.*, « Intérêts et comportements patrimoniaux de l'élite romaine », dans *id.* (dir.), « Quoi de neuf en histoire ancienne ? », *Cahiers du Centre de recherches historiques*, n° 37, avril 2006, p. 157-171.

22 Paul Veyne, *La Société romaine*, Paris, Seuil, 1991 (l'article « Vie de Trimalcion » de Paul Veyne, d'abord publié dans les *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations* [vol. 16, n° 2, 1961], a été de nouveau publié dans ce recueil d'articles, aux pages 13-56) ; John H. D'Arms, *Commerce and Social Standing in Ancient Rome*, *op. cit.* ; Jean-Jacques Aubert, « Les *Institores* et le commerce maritime dans l'Empire romain », *Topoi*, vol. 9, n° 1, 1999, p. 145-164.

23 *Ibid.*, p. 145-146.

des informations sur les propriétaires des navires, et, sauf exception, elle ne peut pas apporter de données précises en matière de financement.

Il faut signaler aussi l'étude de documents, sur pierre²⁴ – mais surtout sur papyrus – en Égypte, ou sur des tablettes revêtues de laque ou de cire, en Méditerranée occidentale, et principalement en Campanie et en Angleterre. Certaines des tablettes de Campanie n'ont été sérieusement publiées et étudiées qu'assez récemment. C'est le cas de celles de Murecine, trouvées en 1959 près de la ville de Pompéi et très riches à plus d'un égard, mais qui ne sont vraiment connues et commentées de façon satisfaisante que depuis les remarquables livres et articles de Giuseppe Camodeca²⁵. Elles concernent des affaires menées à Pouzzoles entre les années 20 et les années 60 apr. J.-C. D'autres, qui datent aussi du 1^{er} siècle apr. J.-C., étaient connues depuis longtemps, mais elles ont plus ou moins récemment fait l'objet de nouvelles études. C'est le cas des tablettes du banquier L. Caecilius Jucundus de Pompéi²⁶. D'autres encore, celles d'Herculanum, ont été en partie republiées, et à nouveau étudiées sur la base de cette nouvelle publication, par Giuseppe Camodeca²⁷. L'ensemble de ces tablettes de Campanie a fait l'objet, depuis le début de notre siècle, d'intéressantes recherches, d'histoire du droit ou d'histoire financière²⁸.

Parmi les propriétaires de navires de commerce, il y avait certainement de riches notables, par exemple des membres des élites municipales. Quant à des chevaliers ou des sénateurs, nous n'avons pratiquement pas d'informations à ce sujet, mais il n'y a pas lieu de supposer une sorte de conspiration du silence, comme je l'ai expliqué plus haut à la suite de Tchernia. De façon très

24 Voir par exemple : Claudio Zaccaria (dir.), *L'Epigrafia dei porti*, Trieste, Editreg, 2014.

25 Voir surtout Giuseppe Camodeca, *L'Archivio puteolano dei Sulpicii*, Napoli, Eugenio Jovene, 1992 ; *id.*, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum. Edizione critica dell'archivio puteolano dei Sulpicii*, Roma, Quasar, 1999, 2 tomes.

26 Jean Andreau, *Les Affaires de Monsieur Jucundus*, Rome, École française de Rome, 1974 ; *id.*, « Présence des cités et des hiérarchies civiques dans les tablettes de Pompéi », dans Jean-Jacques Aubert (dir.), *Tâches publiques et entreprise privée dans le monde romain*, Genève, Droz, 2003, p. 229-248 ; Willem Jongman, *The Economy and Society of Pompeii*, Amsterdam, Gieben, 1988 (2^e éd., 1991).

27 G. Camodeca a consacré à ces tablettes d'Herculanum beaucoup d'articles, dont les références sont indiquées dans Giuseppe Camodeca, « Per un primo aggiornamento all'edizione dell'archivio dei Sulpicii (TPSulp.) », *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, vol. 11, n° 1, 2000, p. 174, n. 4 ; *id.*, « Riedizione delle Tabulae Herculanenses : gli affari fondiari di L. Cominius Primus con P. Comicius Severus », *Oebalus*, n° 7, 2012, p. 113, n. 1.

28 Peter Gröschler, *Die Tabellae-Urkunden aus den pompejanischen und herkulanensischen Urkundenfunden*, Berlin, Duncker & Humblot, 1997 ; Emmanuelle Chevreau, « La pratique du gage dans les *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum* », dans Holger Altmeyden, Ingo Reichard & Martin Josef Schermaier (dir.), *Festschrift für Rolf Knütel zum 70. Geburtstag*, Heidelberg, C. F. Müller, 2009, p. 183-196 ; François Lerouxel, *Le Marché du crédit dans le monde romain*, *op. cit.*

convaincante, Rathbone montre que l'exploitant de navires n'est le plus souvent pas présenté comme un homme richissime.

En effet, les spécialistes actuels, par exemple Patrice Pomey, Rathbone et Tchernia, insistent sur le fait que, s'il existait de très gros navires, dans le monde romain, la plupart des navires de commerce étaient de taille plutôt petite ou moyenne. Pomey distingue trois catégories de navires. Les gros navires, qui, sans être exceptionnels, ne sont pas les plus nombreux, dépassent les 300 ou 330 tonnes; les navires moyens sont compris entre 70 et 300-330 tonnes; et les petits sont inférieurs à 70 tonnes²⁹. Rathbone raisonne sur des chiffres analogues ou très voisins³⁰. La liste de navires du papyrus Bingen 77, le seul document de ce genre dont nous disposons, présente une énumération de onze navires qui sont entrés dans un port – très probablement Alexandrie – à une certaine date du II^e siècle apr. J.-C. Elle présente les tonnages de huit navires: six comptent moins de 100 tonnes, un autre compte 210 tonnes et le huitième 375 tonnes selon Dominic W. Rathbone – ou même 675 selon Paul Heilporn, l'éditeur du papyrus³¹. Certes, il est impossible de généraliser ce qu'indique cette liste; mais elle fournit un ordre de grandeur. D'autre part, les historiens et papyrologues que je viens de nommer admettent que les profits tirés de l'exploitation des navires étaient nettement plus réduits que les profits tirés du commerce lui-même³².

36

Selon Dominic W. Rathbone, beaucoup de propriétaires de navires – *domini navium* en latin, *dominus navis* au singulier – exploitaient eux-mêmes leurs navires. En ce cas, en même temps que propriétaires, ils étaient armateurs – en latin *navicularius*, « naviculaire », ou *exercitor navis*³³. *Mais le propriétaire pouvait aussi louer l'exploitation de son navire à un locataire qui lui versait une redevance. En ce cas, le propriétaire n'était pas armateur, il n'exploitait pas lui-même le navire. Par exemple, un type de prêt de navires à très long terme, cinquante ou soixante ans, est attesté en Égypte: c'était une sorte de location-vente de navires, appelée misthoprasia. L'emprunteur recevait tous les droits sur le navire et*

29 Patrice Pomey (dir.), *La Navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Édisud, 1997, p. 88-89. Voir aussi Patrice Pomey et André Tchernia, « Le tonnage maximum des navires de commerce romains », *Archaeonautica*, n° 2, 1978, p. 233-251.

30 Dominic W. Rathbone, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art. cit., p. 198-203.

31 Paul Heilporn, « Registres de navires marchands » (P. Bingen 77), dans Rudolf De Smet, Henri Melaerts & Cecilia Saerens (dir.), *Papyri in honorem Johannis Bingen Octogenarii (P. Bingen)*, Leuven, Peeters, 2000, p. 339-359. La liste fait l'objet d'un tableau commode à consulter dans Dominic W. Rathbone, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art. cit., p. 197-229, en part. p. 226.

32 *Ibid.*, p. 203-205.

33 Jean-Jacques Aubert, *Business Managers in Ancient Rome: A Social and Economic Study of Institores, 200 BC-AD 250*, Leiden/New York/Cologne, E. J. Brill, 1994, p. 58-64.

en outre une grosse somme d'argent, mais en retour il devait payer un loyer au prêteur et peut-être aussi une fraction de ses bénéfices³⁴.

Ceux qui exploitaient les navires, les *navicularii* – *navicularii* –, ne se confondaient pas avec les négociants. Les deux métiers étaient clairement distincts³⁵. C'est aux négociants qu'appartenaient les marchandises transportées. Sous le Haut Empire, le négociant se nommait *negotiator* ou bien *mercator*. Quelle était la différence entre les *negotiatores* et les *mercatores* sous le Haut-Empire, entre le début de notre ère et la seconde moitié du III^e siècle apr. J.-C. ? La chose est débattue, mais il me semble inutile de consacrer davantage de place à cette question dans le présent article³⁶. Ce qui me paraît sûr, c'est que les *negotiatores* et les *mercatores* étaient, les uns et les autres, des négociants pratiquant le commerce de gros, et notamment le commerce maritime.

Dans les inscriptions sur pierre qui les concernaient – des inscriptions funéraires sur leurs tombes ou des inscriptions honorifiques quand ils recevaient des hommages publics ou des hommages d'associations –, certains se présentaient comme des négociants spécialisés. C'est ainsi que l'on connaît : des négociants en blé – *mercatores frumentarii* et *negotiatores frumentarii* –, par exemple à Ostie³⁷ ; des négociants en orge – *negotiatores hordei* – ; des négociants en marbre – *negotiatores marmorum* – ; des négociants en vin – *mercatores vinarii* et *negotiatores vinarii* – ; des négociants en étoffes ou en vêtements – *negotiatores vestiarii* –³⁸ ; etc. D'autres au contraire se présentaient seulement comme des *mercatores* ou des *negotiatores*, sans indiquer de spécialité. D'autre part, les inscriptions de *mercatores* – une trentaine – sont beaucoup moins nombreuses, pour cette même époque, que celles des *negotiatores* – environ 170³⁹ – ; et les

34 Dominic W. Rathbone « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art cit., p. 205-208 ; *id.*, « *Misthoprasia: the Lease-sale of Ships* », dans Bernhard Palme (dir.), *Akten des 23. Internationalen Kongresses für Papyrologie*, Wien, 2007, p. 587-593.

35 Cette différence entre les deux métiers est très bien expliquée dans : Michel Christol, « *Annona Urbis*, remarques sur l'organisation du ravitaillement en huile de la ville de Rome au II^e siècle apr. J.-C. », dans Maria Letizia Caldelli, Gian Luca Gregori & Silvia Orlandi (dir.), *Epigrafi 2006, Atti della XIV^e Rencontre sur l'épigraphie in onore di Silvio Panciera*, Roma, Quasar, 2008, p. 288-292, n. 76.

36 Pour plus de détails, voir Christian Rico, « *Mercatores, negotiatores et diffusores olearii* et le commerce de l'huile de Bétique à destination de Rome aux I^{er} et II^e siècles de notre ère », *Revue des études anciennes*, vol. 105, n^o 2, 2003, p. 413-433 ; Jean Andreau, « Les *negotiatores* du Haut-Empire, le stockage et les entrepôts », dans Véronique Chankowski, Xavier Lafon & Catherine Virouvet (dir.), *Entrepôts et circuits de distribution en Méditerranée antique*, Athènes, École française d'Athènes, 2017.

37 Nicolas Tran, *Les Membres des associations romaines. Le rang social des collegiati en Italie et en Gaules sous le Haut-Empire*, Rome, École française de Rome, 2006, p. 102-110.

38 Dig. 14.5.8 (Paul) ; Dig. 20.4.21.1 (Scaev.) ; Dig. 38.1.45 (Scaev.) ; Dig. 50.5.9.1 (Paul).

39 Environ 120 inscriptions de *negotiatores* et une cinquantaine d'inscriptions de *negotiantes*, autre mot pour désigner le même métier.

negotiatores jouissaient visiblement de davantage de prestige et de surface sociale que les *mercatores*.

Une importante source de documentation réside dans les amphores trouvées sur le mont Testaccio, colline artificielle de Rome d'une soixantaine de mètres de haut, proche de l'Aventin et du port fluvial de Rome. Le Testaccio est intégralement constitué de tessons d'amphores à huile importées de Bétique – Espagne du Sud –, et dont le contenu était transvasé à leur arrivée à Rome. Il a été partiellement fouillé. Ces amphores à huile, dont on trouve les morceaux au Testaccio et qui appartiennent à ce qu'on nomme la forme « Dressel 20 », portaient des inscriptions peintes, qui ont été étudiées par les spécialistes des amphores et du commerce maritime⁴⁰. Ces inscriptions mentionnent notamment un nom de professionnel. Ce nom est celui d'un négociant, et non pas celui d'un armateur, d'un naviculaire. Le naviculaire ne se confondait pas avec le négociant ; mais il arrivait que le naviculaire transporte ses propres marchandises ; en ce cas, évidemment, le nom peint sur le col de l'amphore est à la fois celui du négociant et celui du naviculaire.

38

Nous connaissons les noms de beaucoup plus de négociants que de propriétaires de navires. Ce n'est pas étonnant, pour deux raisons très simples. La première est que beaucoup de ces négociants nous sont connus par les inscriptions funéraires. Le métier de certains hommes de métier était indiqué sur leur inscription funéraire – non pas le métier de tous les hommes de métier, mais celui de certains d'entre eux. À l'inverse, un propriétaire ne donnait jamais, sur sa tombe, aucune indication sur ses propriétés – sauf des indications portant sur le droit des tombeaux. Jamais l'inscription funéraire n'indique quels bateaux, quelles propriétés foncières, quels immeubles, quels ateliers le défunt avait possédés. Seconde raison : comme je viens de le dire, c'étaient les négociants qui étaient nommés sur les amphores portant des inscriptions peintes, par exemple les Dressel 20, dont j'ai parlé plus haut. Ce n'étaient ni les armateurs ni les propriétaires de bateaux.

Il faut apporter une correction à ce que je viens d'avancer : dans certains cas, le négociant était aussi propriétaire du bateau dans lequel circulaient les marchandises. En ce cas, évidemment, le nom peint sur le col de l'amphore était à la fois celui du négociant et celui du naviculaire. Malheureusement, sauf exception, nous ne pouvons savoir ni dans quelle proportion des négociants étaient en même temps propriétaires de navires ni quels négociants, parmi ceux que nous connaissons nommément, étaient propriétaires de navires.

40 Voir Emilio Rodríguez-Almeida, « Monte Testaccio, I mercatores dell'olio della Betica », *Mélanges de l'École française de Rome. Antiquité*, vol. 91, n° 2, 1979, p. 873-975 ; *id.*, *Il Monte Testaccio : ambiente, storia, materiali*, Roma, Quasar, 1984.

Qu'il soit le propriétaire du navire ou qu'il l'exploite sans en être le propriétaire, le naviculaire peut être représenté à bord par un agent, soit un homme libre soit un esclave, le *magister navis*, qu'on nomme en anglais *shipmaster* et en français *capitaine* – quoiqu'il ne s'occupe pas du domaine de la navigation. Du point de vue juridique, cet agent est l'équivalent de celui qu'on appelait l'*institor* ou bien le préposé – *praepositus* – dans les ateliers et boutiques des activités économiques non maritimes. Le naviculaire est engagé à l'égard des tiers par les actions de ce capitaine, et notamment en matière de contrats de transport. Les prérogatives du capitaine sont définies par un document émanant du naviculaire, et que les tiers ont le droit de consulter, la *lex praepositionis*, la charte de la préposition. Tout ce mécanisme est mis sur pied au cours des deux derniers siècles avant notre ère, et il continue à fonctionner sous le Haut Empire. Au début, le préposé est nécessairement un esclave, mais par la suite, il peut aussi s'agir d'un homme libre. Dans un tel cas de « préposition », les sommes encaissées reviennent au naviculaire, qui rétribue le préposé – esclave ou homme libre – d'une manière ou d'une autre, par exemple par un salaire⁴¹.

Le tiers qui a conclu un contrat avec le préposé est en mesure, si nécessaire, de se retourner contre le naviculaire. Le préteur en Italie – ou le gouverneur de la province – lui accorde alors une *actio exercitoria*. Que le navire soit sur la mer, sur un lac ou sur un fleuve ne change rien à ce schéma. L'exploitant du navire – l'*exercitor* – est pleinement responsable des transactions de son *institor*.

Les actions suivantes dont était chargé le *magister navis* engageaient la responsabilité de l'exploitant : transport de passagers ou de marchandises en fonction d'un accord avec les clients, acquisition de matériel nécessaire au fonctionnement du bateau, opérations concernant l'entretien ou la réparation du bateau. À l'inverse, l'exploitant n'était aucunement responsable d'emprunts d'argent qui n'avaient pas pour but l'entretien ou les opérations de fonctionnement du navire.

Si l'on peut s'interroger sur les emprunts contractés par les armateurs romains et sur leur pratique de l'autofinancement, il n'en est pas de même des négociants : les emprunts à court terme des négociants sont très bien attestés ; ils ont fait l'objet – et continuent à faire l'objet – de beaucoup de recherches. Parmi ces emprunts, celui dont on parle traditionnellement le plus dans la bibliographie – malgré la rareté des sources – est le prêt maritime, ou

41 Jean-Jacques Aubert, *Business Managers in Ancient Rome*, *op. cit.*, p. 58-64 ; *id.*, « Les *Institores* et le commerce maritime dans l'Empire romain », art. cit. Sur les esclaves « hommes d'affaires », voir Jean Andreau, « Les esclaves "hommes d'affaires" et la gestion des ateliers et commerces », dans Jean Andreau, Jérôme France & Sylvie Pittia (dir.), *Mentalités et choix économiques des Romains*, Bordeaux, Ausonius, 2003, p. 111-126.

prêt à la grosse aventure. Je terminerai cet article par quelques observations à son propos. Mais il faut remarquer que ce n'est pas le seul type d'emprunts contractés par les négociants, loin de là, comme l'ont confirmé les tablettes de Murecine. Ces tablettes évoquées plus haut concernent des affaires menées à Pouzzoles au 1^{er} siècle apr. J.-C. par trois financiers, les *sulpicii*. Comme l'a établi Giuseppe Camodeca, elles ne contiennent aucun contrat de prêt maritime⁴². On y rencontre toutefois plusieurs prêts consentis à des hommes qui étaient sans aucun doute des négociants.

Le mieux connu, dont le mécanisme est tout à fait clair mais dont les motivations restent délicates à interpréter, est celui du négociant en blé Caius Novius Eunus, sur lequel nous possédons cinq tablettes⁴³. En juin et juillet 37 apr. J.-C., Caius Novius Eunus emprunte 13 000 sesterces à l'affranchi impérial Tiberius Julius Evenus, par l'intermédiaire de l'esclave d'Evenus, Hésychus (d'abord 10 000, puis 3 000 sesterces), en lui remettant en gage 7 000 *modii* de blé d'Alexandrie (environ 47 tonnes) et 4 000 *modii* (plus de 26 tonnes) de céréales et de légumes secs (far, pois chiches, monocope, lentilles) qui lui appartenaient, contenus dans 200 sacs et stockés dans des entrepôts municipaux de Pouzzoles. La valeur du gage était de très loin supérieure à 10 000 sesterces et même à 13 000, ce qui se produisait souvent dans les prêts sur gages, parce qu'à cette époque, en Italie romaine, les gages étaient vendus aux enchères, en cas de non-remboursement. L'intégralité du prix de cette vente n'allait pas nécessairement au créancier ; si le produit de la vente était supérieur au montant de la dette, une partie de ce produit était reversée au débiteur. En septembre 39, Novius Eunus est encore débiteur de 1 250 sesterces. Le créancier s'impatiente, et Novius Eunus doit jurer par le génie de l'empereur qu'il remboursera avant les calendes de novembre (1^{er} novembre 39), faute de quoi une forte pénalité – 20 sesterces par jour – lui sera infligée.

Pour quelle raison précise ce négociant en blé empruntait-il ? Les tablettes n'expliquent pas ce contexte et elles n'ont pas pour fonction de les expliquer. Au moins trois explications de cet emprunt ont été proposées. Pour ma part, j'ai supposé que Novius Eunus cherchait à jouer sur les prix, en attendant une hausse des prix du blé et des légumineuses pour revendre plus cher ceux qu'il avait transportés d'Égypte ou qu'il avait achetés à Pouzzoles. Cette explication a été récemment reprise et développée par Gilles Bransbourg. Mais, entre-temps, elle avait été mise en doute par Catherine Virlovet, à la suite des recherches de Tchernia et Pomey sur la navigation entre Pouzzoles et Rome.

42 Deux de ces tablettes (TPSulp. 31 et surtout TPSulp. 78) ont été considérées par certains comme relatives à des prêts maritimes, mais à tort ; voir Giuseppe Camodeca, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum*, *op. cit.*, p. 97-99, 177-180.

43 TPSulp. 45, 51, 52, 67 et 68.

Catherine Virlouvet soulignait que les cargaisons arrivant à Pouzzoles devaient parfois attendre longtemps avant de trouver des bateaux susceptibles de les transporter jusqu'à Ostie et Rome. L'épisode serait donc, selon elle, à replacer dans le déroulement quotidien des transports maritimes sur ces côtes, en direction de Rome, pendant la pleine saison de la navigation. Enfin, même si cet emprunt n'est pas en lui-même un prêt maritime – c'est certain, et Emmanuelle Chevreau en est bien consciente –, Emmanuelle Chevreau s'est demandé si ce n'était pas un emprunt consécutif à un prêt maritime que le négociant ne serait pas parvenu à rembourser.

Même si les mécanismes de ce prêt, de la location d'entrepôts et du gage, ont été bien analysés et si leurs aspects juridiques sont également bien connus, les motifs financiers et économiques des Caius Novius Eunus restent donc incertains. Entre les trois explications que j'ai signalées, il ne paraît guère possible de trancher de manière sûre⁴⁴. Mais c'est un bel exemple de prêt sur gages contracté par un négociant, et qui n'est pas un prêt maritime.

Pour terminer, disons enfin et surtout quelques mots du prêt maritime, ou prêt à la grosse aventure, connu en latin sous le terme *pecunia traiecticia* (« l'argent qui voyage ») ou parfois *pecunia nautica*, ou encore, à partir de la fin du III^e siècle apr. J.-C., *fenus nauticum*. Objet d'une abondante bibliographie⁴⁵, le meilleur exposé à son sujet est, à mon avis, celui de Rathbone, qui analyse avec précision les exemples de prêts maritimes parvenus jusqu'à nous⁴⁶.

Le prêt maritime était conclu entre un prêteur et un négociant, en vue d'un voyage simple ou avec retour. L'objet du contrat était une somme d'argent, gagée sur la cargaison – souvent achetée avec l'argent du prêt. Si le négociant était propriétaire du navire, le prêt était également gagé sur le navire. Il était normalement contracté pour moins d'un an, puisque sa durée correspondait à celle de la saison de navigation. Cet argent n'était remboursé, avec des intérêts fort élevés, qu'en cas d'heureuse arrivée. Si le navire ou la cargaison venaient à se perdre, sans qu'il y eût faute de l'emprunteur, celui-ci se trouvait dégagé de toute obligation à l'égard de son créancier. Le prêteur supportait seul le risque

44 Sur cette affaire, voir Giuseppe Camodeca, *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum*, op. cit., p. 121-124, 135-141, 162-167; Jean Andreau, *Patrimoines, échanges et prêts d'argent*, op. cit., p. 3-45; Catherine Virlouvet, « Les denrées alimentaires dans les archives des *Sulpicii* de Pouzzoles », *Cahiers du Centre Gustave Glotz*, n° 11, 2000, p. 131-149; Emmanuelle Chevreau, « La pratique du gage dans les *Tabulae Pompeianae Sulpiciorum* », op. cit., p. 183-196; Gilles Bransbourg, « Les taux d'intérêt flottants des *Sulpicii* », dans Catherine Apicella, Marie-Laurence Haack et François Lerouxel (dir.), *Les Affaires de Monsieur Andreau. Économie et société du monde romain*, Bordeaux/Pessac, Ausonius, 2014, p. 123-135.

45 Je n'indique qu'une référence, dans laquelle on trouvera la bibliographie antérieure : Jean Andreau, *Banque et affaires dans le monde romain (IV^e siècle av. J.-C. - III^e siècle apr. J.-C.)*, Paris, Seuil, 2001.

46 D. W. Rathbone, « The Financing of Maritime Commerce in the Roman Empire, I-II AD », art. cit., p. 212-222.

résultant des aléas de la navigation. Ce risque justifiait l'importance des intérêts – *pretium periculi*.

Pour prêter de l'argent à la grosse, il fallait connaître les milieux du commerce maritime et avoir des relations d'affaires dans d'autres ports de la Méditerranée. Il fallait être prêt à des placements risqués. Il n'est donc pas étonnant qu'à Athènes aussi bien qu'à Rome, dans la documentation disponible, les banquiers professionnels – trapézites à Athènes, *argentarii* à Rome – paraissent ne pas avoir prêté à la grosse, en tout cas dans le cadre de leur métier⁴⁷. Ils pouvaient toutefois jouer un rôle dans le prêt maritime, comme agents payeurs du créancier, comme intermédiaires, comme témoins de l'accord ou dépositaires du contrat. Les prêteurs étaient plutôt de plus solides financiers – des prêteurs d'argent spécialisés ou des financiers appartenant aux élites politico-sociales. Dans le papyrus Vindob. G. 19792, le banquier effectue les paiements, et le prêteur paraît être un notable de Théadelphie⁴⁸. Certains membres de l'élite politico-sociale prêtaient probablement de l'argent à la grosse par l'intermédiaire de financiers plus spécialisés et plus proches des milieux maritimes.

42

Autre question, souvent posée : dans l'Antiquité, nous rencontrons des traces ou des exemples de prêt maritime sur une très longue durée, de l'époque de Démosthène à l'Empire byzantin. Ce type de prêt s'est-il beaucoup transformé au cours de ces siècles, et notamment du IV^e siècle av. J.-C. au Haut-Empire romain ? Je conclurais à une grande continuité des aspects techniques et financiers du prêt, même si le contexte économique et social différait beaucoup, et même si les exigences du droit romain ont rendu nécessaires quelques ajustements juridiques.

Une autre question – à laquelle il n'est pas possible de répondre – concerne le mode de calcul des intérêts. Dans le corpus démosthénien, il s'agit d'une somme fixe, plus ou moins importante selon la longueur du trajet, et selon qu'il s'agit d'un aller simple ou d'un aller et retour. Et à Rome ? Serait-ce un taux proportionnel, d'un tiers de la somme prêtée ? Mais ne pouvait-on pas, à une même époque, pratiquer selon les cas plusieurs modes de calculs⁴⁹ ? La continuité n'est pas incompatible avec l'existence de plusieurs variantes.

47 Raymond Bogaert, *Banques et banquiers dans les cités grecques*, Leyde, Sijthoff, 1968, p. 372-374, 411-413 ; Jean Andreau, *Vie financière dans le monde romain. Les métiers de manieurs d'argent (IV^e siècle av. J.-C.-III^e siècle apr. J.-C.)*, Rome, École française de Rome, 1987, p. 603-604, 668.

48 Lionel Casson, « New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G. 19792 (= S.B. VI, 9571) », dans Roger S. Bagnall et William V. Harris (dir.), *Studies in Roman Law in memory of A. Arthur Schiller*, Leiden, E. J. Brill, 1986, p. 11-17.

49 Jean Rougé, « Droit romain et sources de richesse non foncières », dans Philippe Leveau (dir.), *L'Origine des richesses dépensées dans la ville antique*, actes du colloque des 11 et 12 mai 1984, Aix-en-Provence, université de Provence, 1985, p. 164-165.

Autre question encore, mais à laquelle il est permis d'apporter une réponse nette : le prêt maritime ne correspondait-il qu'à de petites activités commerciales individuelles, caractéristiques d'une époque antérieure à la conquête romaine ? Était-il devenu archaïque à partir des derniers siècles de la République romaine ? À Rome, se seraient alors organisées des sociétés commerciales, qui auraient rendu tout à fait inutile la pratique de la *pecunia traiectica*. Tout en critiquant cette idée, Rougé l'a lui-même en partie reprise à son compte⁵⁰. Plus récemment, des exemples de contrats de prêt maritime en Égypte romaine ayant été publiés et étudiés, elle a perdu de sa crédibilité. Rathbone la combat, et je suis également très opposé à cette idée.

À l'époque romaine, le commerce maritime en Méditerranée a certes et sans aucun doute connu une énorme progression entre le III^e siècle av. J.-C. et les premiers siècles de notre ère. Mais, quels qu'aient été ces progrès, existe-t-il des preuves que le prêt maritime ait désormais été trop archaïque par rapport aux nouvelles conditions des échanges ? Non. Le fait que nous ayons peu de documents sur le prêt maritime n'est pas un argument décisif. En effet, c'est sur l'ensemble des transactions commerciales que nous sommes démunis – les documents sur les sociétés commerciales étant également rares.

Plusieurs observations plaident contre l'idée que le prêt maritime n'ait été adapté qu'à de petites activités commerciales. La première est fournie par le papyrus Vindob. G. 40 822 : si une cargaison d'une telle importance, transportée depuis Muziris en Inde jusqu'à Alexandrie, donnait lieu à un prêt maritime, peut-on considérer cette pratique comme réservée à un commerce de peu d'importance⁵¹ ? Rien ne prouve d'ailleurs que le prêt maritime soit incompatible avec l'existence de contrats de société – quelle que soit leur nature. L'exemple de Caton le Censeur montre le contraire, si l'on interprète les contrats conclus par son affranchi Quintio comme des variétés de prêts maritimes⁵². Dans le papyrus de Berlin publié par Ulrich Wilcken et daté du II^e siècle av. J.-C., sont mentionnés cinq emprunteurs⁵³. Dans le papyrus Vindob. G. 19 792, on en compte quatre⁵⁴. Ces commerçants ou armateurs qui contractaient ensemble un prêt maritime n'avaient-ils pas conclu entre eux un contrat de société ?

50 Jean Rougé, « Prêt et société maritimes dans le monde romain », *Memoirs of the American Academy in Rome*, n° 36, « The Seaborne Commerce of Ancient Rome: Studies in Archaeology and History », dir. J. H. D'Arms & E. C. Kopff, 1980, p. 291-303.

51 Lionel Casson, « New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G. 40 822 », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, n° 84, 1990, p. 195-206.

52 Je rejoins ici l'interprétation de Rougé (voir Jean Rougé, « Prêt et société maritimes dans le monde romain », art. cit., p. 292-293).

53 Raymond Bogaert, « Banquiers, courtiers et prêts maritimes à Athènes et Alexandrie », *Chronique d'Égypte*, vol. 40, n° 79, 1965, p. 146-154.

54 *Ibid.*, p. 154-156.

Les hasards de la documentation ont fait croire que, dans le monde romain, le prêt maritime jouait un moindre rôle qu'à l'époque classique grecque, mais c'était une erreur. Il a continué à être pratiqué jusqu'à la fin de l'époque romaine, et même par la suite – et pas seulement pour de petites affaires.

LES ACTIONNAIRES DES PREMIÈRES SOCIÉTÉS FRANÇAISES
DE COMMERCE MARITIME DANS L'OCÉAN INDIEN

*

DE LA SOCIÉTÉ DE L'ORIENT
À LA COMPAGNIE DE MADAGASCAR

1642-1664

Philippe Haudrère
Université d'Angers

Après « l'ouverture » de la route du cap de Bonne-Espérance par les Portugais à la fin du xv^e siècle, les navigateurs et les commerçants français se risquent épisodiquement sur les rivages de l'océan Indien en dépit du monopole affirmé par les Lusitaniens : ainsi, en 1528, une information envoyée à Lisbonne depuis Sumatra mentionne-t-elle le passage en rade d'Aceh de la *Barche de Fécamp*, commandée par Verrazano ; elle est suivie l'année suivante par l'annonce du voyage du *Sacre* et de la *Pensée* de Jean et Raoul Parmentier dans l'archipel. Mais ce sont là encore des événements exceptionnels ; il faut attendre le début du xvii^e siècle et l'affaiblissement du monopole commercial et de navigation des Portugais à la suite de l'union avec la couronne d'Espagne pour qu'un plus grand nombre de Français, à la suite des Hollandais et des Britanniques, se risquent dans l'océan Indien. En 1602, des marchands de Saint-Malo envoient le *Corbin* – commandé par Pyrad de Laval – et le *Croissant* – avec Jean de Vitré – vers les îles aux épices ; les succès relatifs de ces voyages montrent que de tels armements sont possibles. Dès 1604, des négociants des ports normands envisagent d'en faire autant, mais il leur faut attendre plus de dix ans pour trouver le financement, obtenu avec l'aide de Charles de Montmorency, amiral de France, et faire deux expéditions, l'une en 1617 et 1618 à Bantam, l'autre en 1621 et 1622 pour Aceh, avec chaque fois des retours à « pleine charge¹ ».

Augustin de Beaulieu, qui commande le second voyage après avoir participé au premier, rédige, sans doute à la demande de ses armateurs, un récit circonstancié du déroulement avec des indications précises sur la conduite des

1 Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, Paris, De Bure l'aîné, 1746, p. 14-16.

opérations commerciales². Passé ensuite dans la Marine royale, il rédige en 1631 un « Dessein pour les Indes orientales » et l'adresse au marquis d'Effiat, alors surintendant des Finances³. Il y sollicite le prêt de deux navires du roi, l'un de 400 tonneaux, l'autre de 150 à 200 tonneaux. S'il obtient cette grâce, il s'engage à trouver des associés et à former une société d'armement au capital de 80 000 livres tournois. Il propose d'utiliser ce fonds pour engager deux cents hommes, charger des vivres pour deux ans ainsi que quelques marchandises. Il prendra le commandement des navires, reconnaîtra les côtes de Madagascar, gagnera l'entrée de la mer Rouge, fera la guerre aux ennemis du roi – c'est-à-dire aux Portugais, sujets du roi d'Espagne – et regagnera l'Europe avec le produit de ses courses. Dans une seconde partie – rédigée à la première personne, alors que le reste du mémoire est à la troisième personne –, il expose l'avantage pour les Français d'avoir un établissement durable à Madagascar, île négligée par les autres Européens, dont pourtant les habitants sont « de fort bonne humeur ». Aller « d'une traite » aux Indes orientales c'est « jeter de l'argent à la mer et perdre des hommes », d'autant que les embarras provoqués par les Hollandais ajoutent aux aléas de la navigation. Pour créer cet établissement, il faudrait six vaisseaux du roi avec sept cents soldats et cinq cents matelots, tous placés « sous la conduite d'un homme d'autorité et qui sache bien se faire obéir, car tout le bon succès de cette entreprise dépendra de lui ». Quand les Français seront solidement établis à Madagascar, ils pourront faire des expéditions de reconnaissance à travers l'océan Indien, gagner la Perse ou l'empire du Mogol.

Il faut insister sur le grand intérêt de ce mémoire. L'exposé est clair et bien conduit, les difficultés sont bien appréhendées et les solutions proposées sont fort bien conçues. On y trouve des données chiffrées ainsi que des informations commerciales précises, en particulier sur le trafic des épices. Contrairement à ce qui se rencontre dans de nombreux mémoires de l'époque, il n'y a pas de considérations historiques ou religieuses étrangères à l'objet du commerce.

Cette requête semble avoir été assez largement répandue puisqu'on en rencontre des copies dans d'autres dépôts d'archives⁴, mais elle n'a pas de résultats immédiats. Elle pourrait cependant avoir inspiré la politique navale et commerciale de Richelieu⁵, devenu en 1626 « grand-maître, chef et

2 Texte édité partiellement par Melchisédec Thévenot dans *Relations de divers voyages curieux* (Paris, 1664, t. I, n° 13) et intégralement par Denys Lombard dans, *Un marchand normand à Sumatra*, Paris, École française d'Extrême-Orient/Maisonneuve & Larousse, 1996.

3 Bibliothèque nationale de France, Paris (désormais BnF), ms. fr. 4826, pièce 9. Édité par Anne Lombard-Jourdan : « Augustin de Beaulieu et son Dessein touchant les Indes orientales (1631-1632) », *Archipel*, n° 54, 1997, p. 13-16. Antoine Coeffier de Ruzé, marquis d'Effiat, né en 1581, surintendant des Finances depuis 1626, mort en juillet 1632.

4 Ainsi aux archives des Affaires étrangères, mémoires et documents, France 783, fol. 154.

5 En dernière analyse, Alan James, *The Navy and Government in Early Modern France (1572-1661)*, Woodbridge, The Boydell Press, 2004.

surintendant général de la navigation et du commerce de France », après la suppression – à l’occasion de la répression de la conspiration de Chalais – de la charge d’amiral de France détenue par Montmorency.

Isaac de Razilly, marin expérimenté, principal conseiller du cardinal pour les affaires de navigation, s’exprimant toujours avec une grande franchise, présente un point de vue analogue dans un mémoire du 26 novembre 1626 :

En ce qui est de l’Asie et des Indes orientales, il ne faut s’imaginer y planter des colonies. Les voyages sont trop longs, puis les Espagnols et Hollandais y sont forts et tout ce que l’on peut faire serait d’avoir une puissante compagnie, [...] armer neuf ou dix grands vaisseaux et y aller doubler le cap de Bonne-Espérance, puis entrer dans le golfe Persique, où toutes les marchandises se pourraient trouver et avoir de la première main à beaucoup meilleur compte que par les mains des Turcs, qui nous revendent toutes les dites marchandises aussi beaucoup plus cher qu’elles ne leur coûtent⁶.

La déclaration du conflit ouvert entre la France et l’Espagne – et donc le Portugal – intervenue en 1635 donne de nouvelles occasions aux corsaires français, en particulier aux Normands car ils conservent encore la pratique de la navigation dans l’océan Indien malgré le décès de Beaulieu. Gilles Rézimont arme à Dieppe un vaisseau de trois cents tonneaux avec lequel il se rend dans le golfe Persique, prend deux bâtiments portugais de la marine locale ou d’Inde en Inde et retourne à son port d’attache avec leurs cargaisons⁷. En janvier 1638, le *Saint-Alexis*, lui aussi de trois cents tonneaux, placé sous le commandement d’Alonse Goubert, appareille de Dieppe à destination de l’océan Indien ; au mois de juin, il fait escale au Grand-Port de l’île Maurice et confie aux Hollandais son intention de faire la course dans le golfe Persique. L’année suivante, après sa croisière, il s’arrête dans un havre du sud-est de Madagascar, est pris dans une tempête et fait naufrage. Il rentre à Dieppe en 1640 avec la *Marguerite*, navire dieppois lui aussi, qui revenait d’une expédition corsaire en mer Rouge, et sur lequel il s’est embarqué avec une partie de sa cargaison et de son équipage. Il laisse sur place quelques Français, parmi lesquels François Cauche qui demeure dans la grande île jusqu’en 1642 et peut-être plus longtemps⁸.

6 Bibliothèque Sainte-Geneviève, Paris, ms. I, fol. 36. Éd. Léon Deschamps, *Revue de géographie*, vol. 10, n° 19, 1886, p. 375 et 435.

7 Jean-Antoine-Samson Desmarquets, *Mémoires chronologiques pour servir à l’histoire de Dieppe et à celle de la navigation française*, Paris, Desauges, 1785, t. I, p. 538, cité par Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon-Nourrit, 1909, t. IV, p. 718.

8 François Cauche et al., *Relations véritables et curieuses de l’île de Madagascar*, éd. Claude Morisot, Paris, A. Courbé, 1651, p. 10-11.

À l'automne 1641, un groupe d'armateurs de Dieppe, de banquiers parisiens et d'officiers de finance, collaborateurs directs de Richelieu, sollicitent auprès du Conseil du roi l'autorisation de créer une « Société de l'Orient ayant le monopole de faire le trafic et commerce aux îles de Madagascar et autres adjacentes » ainsi que d'installer des colons dans celles-ci. Les principaux articles sont analogues à ceux de la charte de fondation de la Compagnie des îles d'Amérique approuvée en 1635. L'autorisation est évidemment accordée⁹.

48

Le capital de la société s'élève à 5 400 livres, et il est partagé en vingt-quatre parts entre neuf fondateurs dont les plus importants sont des officiers du roi tant d'épée que de robe. Pierre Delabrosse, sieur de Rigault, originaire de Dieppe, capitaine dans la Marine « ayant fait depuis vingt ans plusieurs entreprises sur mer pour découvrir des terres » et signataire de la requête présentée au Conseil du roi, souscrit pour quatre parts; Julius de Loynes¹⁰, conseiller-secrétaire du roi, chargé des expéditions de la marine pour trois parts; Pierre Debeausse, premier commis des partis casuelles, né du premier mariage d'Élisabeth de Loynes, sœur de Julius, pour trois parts. Puis viennent des officiers de finance proches, comme Julius de Loynes, du tout puissant ministre: Étienne d'Aligre, maître des requêtes, commissaire de la marine du Levant, pour une part; Nicolas Fouquet, aussi maître des requêtes, chargé par Richelieu de surveiller la gestion des compagnies de commerce, fonction dans laquelle il succède à son père décédé deux ans plus tôt¹¹ et qui lui vaut d'abriter le siège de la société dans son propre hôtel, pour une part; Desgoires, conseiller du roi, aussi pour une part; Levasseur, trésorier de la Marine, également pour une part. Les officiers sont donc propriétaires de quatorze parts, soit la majeure partie du capital.

Le reste, soit dix parts, est détenu par les banquiers Antoine Desmartins¹², « bourgeois de Paris », avec six parts et Jacques Berruyer, sieur de Manselmont¹³,

9 Archives nationales (désormais AN), E/167/B, lettres patentes, le 29 janvier 1642; Dernis, *Recueil ou collection des titres [...] concernant la Compagnie des Indes orientales établie au mois d'août 1664*, Paris, 1755, t. I, p. 81; Henri Froidevaux, « Documents inédits relatifs à la constitution de la Compagnie des Indes orientales de 1642 », *Bulletin du Comité de Madagascar*, n° 10, octobre 1898, p. 481-503; Alfred & Guillaume Grandidier, *Collection des ouvrages anciens concernant Madagascar*, t. VII, *Complément (1598-1741)*, Paris, Union coloniale, 1913.

10 Julius de Loynes est désigné secrétaire de la reine mère en 1632, intendant de Richelieu en 1638, secrétaire général de la Marine la même année (son fils Julius le remplace en survivance en 1646), achète un office de secrétaire du roi, Maison, Couronne de France en 1636. Il décède le 26 novembre 1653 (BnF, fr. 33167; Chérin 124).

11 « M. le cardinal de Richelieu m'a continué dans cette mission ... » (*Défenses de M. Fouquet sur tous les points de son procès*, s. l., s. n., 1665, t. III, p. 349).

12 BnF, FOL-FM-4696, *Factum pour monsieur maître Claude Desmartins [...] et consorts, enfants et héritiers de feu Antoine Desmartins, vivant marchand banquier et bourgeois de Paris ...*, Paris, s. n., 1672.

13 Il est syndic des associés de la Compagnie des îles de l'Amérique.

« marchand de Paris », quatre parts. Selon François Cauche tous deux avaient placé des fonds dans l'armement dirigé en 1638 par Alonse Goubert¹⁴.

La place des officiers est renforcée par l'attribution d'une vingt-cinquième part de fondateur. Celle-ci est créée lors de la première réunion du conseil, le 20 juin 1642, à la demande du capitaine Rigault, pour « quelque sien ami [...] lequel peut être admis au nombre et corps de ladite compagnie ». Le conseil désigne immédiatement Étienne Flacourt, né du second mariage d'Élisabeth de Loynes, à la fonction de « commis avec ordres, commissions et instructions de leurs affaires par de ça, intéressé pour 1/25^e dans les profits¹⁵ ». Le même jour, Pierre Debeausse cède une demi-part (sur l'une de ses trois parts de fondateur) à Marguerite Marchais et une seconde demi-part à Guillaume de Flacourt, tous deux « marchands en compagnie à Orléans¹⁶ ».

Pour la suite de la gestion de l'entreprise, il faut insister sur l'importance du groupe constitué autour de Julius de Loynes et de sa famille. Pierre Debeausse, né en 1598 à Orléans, est élevé avec ses demi-frères Flacourt ; lorsqu'il se marie en 1637 à Paris avec Denise Picart, nièce d'un trésorier général de la Marine qui lui remet en dot la somme de 13 000 livres, on trouve parmi les signataires du contrat l'oncle Julius de Loynes et les frères utérins Étienne et Guillaume de Flacourt. Pierre de La Brosse, seigneur de Rigault, est cité parmi les amis¹⁷.

Les quatre officiers détenteurs chacun d'une seule part, soit à peu près 2 000 livres par personne, semblent par contre montrer peu d'intérêt pour la nouvelle entreprise.

Le mouvement maritime est rapidement engagé¹⁸. Le *Saint-Louis*, dont l'avitaillement était achevé au moment de la remise des lettres patentes d'autorisation, quitte Dieppe dès le mois de mars 1642 avec douze colons. Six mois plus tard, ils reconnaissent les Mascareignes, puis ils se dirigent vers la côte orientale de Madagascar, atterrissent à l'île Sainte-Marie, entrent dans la baie d'Antongil pour examiner la possibilité d'une installation avant d'y renoncer, puis gagnent le havre de Sainte-Luce (Manghafia) au sud de la même côte orientale, où ils trouvent six Français provenant de l'équipage du

14 François Cauche *et al.*, *Relations véritables et curieuses et curieuses de l'île de Madagascar*, *op. cit.*, p. 24.

15 Il est né en 1607 et il est donc un frère utérin de Pierre de Beausse. Sur Étienne de Flacourt : Arthur Malotet, *Étienne de Flacourt ou les Origines de la colonisation française à Madagascar (1648-1661)*, Paris, E. Leroux, 1898 ; Vincent Huyghe-Belrose, « De l'ancien et du nouveau sur Étienne de Flacourt », *Études océan Indien*, n° 23-24, « Autour de Flacourt », 1997, p. 18-29.

16 Urbain Souchu de Rennefort, *Histoire des Indes orientales*, Paris, Arnoul Seneuze/Daniel Hortemels, 1688, p. 7.

17 AN, L1/186, Richer notaire, « Contrat », le 13 juillet 1637, cité dans Gérard Héau, *Généalogie et histoire de la famille de Beausse*, Donnery, chez l'auteur, 2009, p. 24. Charles Flacourt, trésorier des guerres en Aunis et Saintonge, est en contrat avec Mazarin pour un marché du sel selon : Daniel Dessert, *Fouquet*, Paris, Fayard, 1987, p. 215.

18 Mouvement maritime en annexe.

Saint-Alexis, qui avait fait naufrage en 1638. Le *Saint-Louis* est victime du même accident et le capitaine Coquet utilise les deux épaves pour construire une nouvelle embarcation avec laquelle il rentre à Dieppe.

À la suite de ces deux naufrages, les Français décident de quitter la rade de Sainte-Luce dont l'abri est décidément bien médiocre et s'établissent sur le bord de la baie de Turobava, située légèrement plus au sud. Ce site vraiment exceptionnel situé sur la côte orientale de la grande île offre, avec son avancée rocheuse, une bonne protection, bien que l'entrée du port soit un peu difficile au témoignage des navigateurs. Cette installation baptisée Fort-Dauphin est le chef-lieu de l'installation des Français ; il reste un petit poste à l'île Sainte-Marie avec une annexe sur la côte proche.

50 Le *Saint-Laurent*, commandé par Gilles Rezimont, appareille de Dieppe en novembre 1643 et porte soixante-dix colons ; il reconnaît Bourbon, dont il prend officiellement possession, et entre à Fort-Dauphin ; il quitte l'océan Indien à destination de l'Europe en juin 1645. Il est suivi par le *Royal* du capitaine Lormeil, parti de Dieppe en mars 1644 avec quatre-vingt-dix Français, arrivé à Madagascar au mois de septembre, faisant son retour vers l'Europe en janvier 1646 et rentré à Saint-Malo au mois de juin de la même année. Peu auparavant, en février, le *Saint-Laurent*, commandé par Roger Le Bourg, avait appareillé de Dieppe pour un second voyage avec quarante-trois passagers. Il fait son retour en France en juin 1647 et part pour un troisième voyage en mai 1648, cette fois de La Rochelle. Il porte alors Étienne de Flacourt, directeur de la Compagnie et commandant général des établissements français de Madagascar avec des pouvoirs étendus, afin de remédier aux désordres à Fort-Dauphin, créés tant par les colons que les populations locales. Le *Saint-Laurent* rentre à La Rochelle en juillet 1650¹⁹.

En dix ans la Société de l'Orient a donc armé cinq vaisseaux. Jamais jusqu'à présent une société d'armement pour l'océan Indien établie en France n'avait eu une telle durée ni autant d'activité, et le monopole commercial est renouvelé en 1652 pour une durée de quinze ans par le duc de Vendôme, devenu grand-maître de la navigation et du commerce de France après le décès de Richelieu²⁰.

Est-il possible d'évaluer la nature des produits et les quantités des cargaisons de retour durant cette période de dix ans ? La correspondance officielle donne peu d'indications. Il est question de cuir, de cire, de bois d'ébène, de bois de santal, de bois de teinture (principalement bois rouge et sapan), de tabac, de gomme (arabique), de drogues utilisées en pharmacie (principalement le tamarin,

19 Le mouvement des vaisseaux est détaillé dans Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 16-24. Voir aussi le répertoire en annexe.

20 Denis, *Recueil ou collection des titres...*, op. cit., t. I, p. 81.

laxatif doux, et l'esquine, sudorifique), de cauris et de curiosités. Il n'est pas fait mention d'épices ni de cotonnades. Tout ceci n'est pas de nature à susciter l'inquiétude des Hollandais ou des Portugais. Cependant il y a certainement autre chose, comme le fait observer Flacourt dans une note de son *Histoire de la grande île Madagascar*²¹ en traitant du commerce des Français dans le golfe Arabo-Persique et en mer Rouge.

Au moment du renouvellement du privilège commercial, la Société de l'Orient annonce une dette de 45 000 livres tournois²². Comment Flacourt, chargé de la gestion, explique-t-il cette situation ? D'abord par la guerre, non seulement le conflit avec l'Espagne et le Portugal, mais aussi la guerre civile de la Fronde et les troubles de Madagascar : « Sans la guerre et s'il y eut un bon établissement françois, l'on eût pu avec le temps, tous les ans, charger un grand navire²³. » Dans un pamphlet intitulé *Cause pour laquelle les intéressés de la compagnie n'ont pas fait de grands profits à Madagascar*, plaidoyer *pro domo*, il assure :

La véritable cause de ce que les intéressés n'ont rien fait et n'ont pas avancé leurs affaires à Madagascar, c'est leur négligence et l'abandon qu'ils ont faits de la meilleure affaire du monde, si elle fut tombée entre les mains de personnes soigneuses et bien entendues en la manière d'établir des colonies aux pays nouvellement découverts [...] Ils ont abandonné leurs terres lorsqu'ils ont vu la moisson prête à recueillir et ainsi ont donné sujet à tous ceux qui sont capables d'en bien juger de se rire de leur simplicité et négligence²⁴.

Le maréchal de La Meilleraye semble partager cette analyse et se présente au même moment pour recueillir cet héritage.

LA COMPAGNIE DE MADAGASCAR

À la fin de 1653 ou au début de 1654 le duc de La Meilleraye, maréchal de France, grand maître de l'artillerie, lieutenant général en Bretagne, « un des hommes du plus grand mérite, de la plus constante faveur et le plus comblé de son temps » selon Richelieu, dont il est proche parent, demande une lettre de course auprès de la cour d'amirauté de Nantes, selon la réglementation en vigueur, pour armer deux bâtiments à destination de l'océan Indien²⁵.

21 Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, Paris, s. n., 1661, 2^e éd., p. 439.

22 *Défenses de M. Fouquet sur tous les points de son procès*, op. cit., t. VIII, p. 35, 52.

23 Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, op. cit., p. 385.

24 *Ibid.*, p. 460-471. Tiré à part en 42 p. BnF RES 4-LK11-60 (B,2).

25 Étienne de Flacourt, *Histoire de la grande île Madagascar*, op. cit., p. 426, 458. Sur La Meilleraye : Maria Cavaillès, Raphaël Supiot et al., *La Meilleraye. Destinée d'une famille aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Parthenay, archives municipales et musée municipal de Parthenay, 2014.

La permission est bien sûr accordée, et La Meilleraye fonde une société au capital de 133 000 livres, dont 102 000 de ses propres fonds, pour acheter et équiper deux navires²⁶.

52

En août 1654, ces deux navires, l'*Ours* et le *Saint-George*, font escale à Fort-Dauphin et remettent à Flacourt une lettre de La Meilleraye : « Depuis nombre d'années, écrit celui-ci, vous avez resté sans aucune assistance. Je me trouve en lieu de pouvoir vous en donner, non seulement pour continuer le dessein qui vous avez entrepris, mais encore de l'augmenter²⁷. » Pour examiner cette proposition, Flacourt décide de rentrer dans le royaume et s'embarque sur l'*Ours*, parti de Fort-Dauphin en février 1655. Pour lui, la négociation avec La Meilleraye est d'autant plus difficile que la Société de l'Orient est affaiblie par sa dette, par le décès de plusieurs fondateurs et par le manque d'intérêt de plusieurs autres. Rigault est mort en 1652, Levasseur et Loynes en 1653, Berruyer vient de disparaître au moment du débarquement de Flacourt. Les successions de Rigault et Levasseur sont partagées entre plusieurs héritiers, et la veuve de Julius de Loynes hésite sur la conduite à tenir. Levasseur et d'Aligre ne paraissent plus. Nicolas Fouquet se fait représenter par son associé Sébastien Cazet.

Fort du succès de la précédente campagne de course²⁸, La Meilleraye poursuit le projet de création d'une nouvelle compagnie. Il fait construire sur le chantier d'Indret la *Duchesse*, de 600 tonneaux, et la *Maréchale*, de 520 tonneaux²⁹; il achète et fait radouber le *Grand Armand*, de 350 tonneaux, ainsi que le *Saint-Pierre*, de 200 tonneaux. Ces quatre bâtiments portant huit cents matelots et soldats ainsi que cent colons appareillent de Nantes en novembre 1655 et reviennent en septembre 1657 avec une cargaison provenant des pays du golfe Arabo-Persique et de Madagascar³⁰. Elle amène aussi Dian Machicore, fils d'un souverain malgache de la région de Fort-Dauphin, avec qui La Meilleraye espère une alliance lorsqu'il sera revenu dans son pays natal après avoir été instruit en France³¹.

26 Archives départementales (désormais AD), Loire-Atlantique, 4 E 2/173, « Enregistrement », le 5 juillet 1654.

27 *Ibid.*, p. 381.

28 La majeure partie de la cargaison (énumérée en quantité, non en composition) est portée à Orléans (et sans doute de là vers Paris et le centre du royaume) par la Loire (AD Loire-Atlantique, 4 E 2/178, « Marché de voitures », 16 août 1656).

29 AD Loire-Atlantique, 4 E 2/175, « Marché de construction », le 2 mai 1655.

30 Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, *op. cit.*, p. 19-22.

31 Lazarre de La Salle de L'Hermine, *Mémoires de deux voyages et séjours en Alsace (1674-1676)*, publiés d'après le manuscrit original par Joseph Condre (Mulhouse, 1886, p. 131-132). Il reste en France et sert en qualité d'officier dans la garde du fils du maréchal de La Meilleraye.

Cet armement serait revenu à 300 000 livres³², avec un prêt de 60 000 livres effectué par Mazarin³³.

Durant l'expédition, La Meilleraye agit auprès du Conseil du roi et obtient de celui-ci un arrêt en date du 18 août 1656 autorisant la création d'une Compagnie de Madagascar et accordant des statuts en douze articles. Par le premier de ceux-ci, le roi confie l'île de Madagascar à la nouvelle société, « avec mêmes droits, pouvoirs et privilèges que ceux de la Compagnie des îles de l'Amérique » ; par les articles 2 et 3, la compagnie s'engage à transporter gratuitement et à installer des colons, soldats, artisans et missionnaires dans la colonie ; selon l'article 4, elle dispose du monopole du trafic commercial entre Madagascar et la France ; avec les articles 5 et 6, elle reçoit les forteresses, habitations, armes et navires, possessions de la Société de l'Orient ; cependant, selon l'article 7, les propriétaires d'habitations particulières doivent conserver leurs propriétés tout en réglant les redevances d'usage à la nouvelle compagnie. Les cinq derniers articles sont les plus importants : par l'article 8, la Compagnie de Madagascar n'est pas tenue des dettes de celle de l'Orient ; par le 9, la nouvelle compagnie est composée de cent parts et, « au cas qu'il se trouve quelque personne considérable qui désire d'y entrer pour la moitié ou autre grande proportion, elle lui pourra être accordée moyennant quelque avantage qu'elle fera à la Compagnie sur les premiers embarquements en faveur de cette notable portion qu'il lui sera accordée » ; par le 10, pour l'acquisition de l'autre moitié de cinquante parts la priorité est donnée aux associés de la compagnie précédente, celle-ci étant composée de vingt-cinq parts ; par le 11, le capital social est de un million de livres soit 10 000 livres par part ; par le 12, si les anciens associés de la Société de l'Orient ne paient pas leur quote-part ils seront déchus de leurs droits³⁴.

Deux maîtres des requêtes sont désignés pour recueillir les avis des anciens associés de la Société de l'Orient. Sébastien Cazet, la veuve de Loynes et les héritiers Berruyer se déclarent disposés à passer un accord pour entrer dans la Compagnie de Madagascar ; les autres posent des conditions préalables. Une tentative de conciliation engagée en octobre 1656 entre les représentants de La Meilleraye, Sébastien Cazet, Pierre de Beausse puis Étienne de Flacourt n'aboutit pas. Flacourt en particulier hésite entre deux fidélités³⁵. Les adresses successives des deux éditions de l'*Histoire de la grande île Madagascar* témoignent de ses hésitations : l'édition de 1658 est envoyée au maréchal de La Meilleraye ;

32 AN Colonies C/5/1, pièce 8, « Mémoire des associés de la Société de l'Orient ».

33 « État des biens, revenus et effets appartenant à Monseigneur [Mazarin] en la présente année 1656 : Son Éminence a dans la Compagnie pour l'île de Madagascar faite avec M. le maréchal de La Meilleraye, 60 000 livres », BnF, ms. Baluze 329, fol. 234.

34 BnF, ms. fr. 10.209.

35 Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 16-22.

celle de 1661 à Nicolas Fouquet. En même temps il poursuit le recouvrement des sommes dues par les anciens associés de la Société de l'Orient auxquels il reproche de l'avoir abandonné au mépris de leurs promesses³⁶.

Au début de 1660, La Meilleraye est débouté de ses prétentions et Nicolas Fouquet prend la direction des opérations de la Société de l'Orient. Il fait publier un *Mémoire de ce qui s'est fait par la Compagnie des Indes d'Orient*, dans lequel il dénonce « les troubles et empêchements à eux faits, par des personnes puissantes et accréditées dans l'État qui les ont mis dans l'impuissance de faire ce qu'ils avaient résolu pour la gloire et avantage de la France³⁷ ». Il dirige l'armement de la *Vierge*, navire de 200 tonneaux parti au mois de mai avec Flacourt nommé « directeur général pour la Compagnie française de l'Orient en l'île de Madagascar³⁸ ». Après quinze jours de navigation, au début du mois de juin, ce vaisseau est attaqué par des Barbaresques à la hauteur de Lisbonne ; au cours du combat le feu se met aux poudres et le bâtiment explose entraînant la disparition de deux cents personnes parmi lesquelles Étienne de Flacourt³⁹.

54

Fouquet remplace ce bâtiment par l'*Aigle noir*, rebaptisé *Saint-Paul*, armé au début de 1661 et rentré le 19 avril 1663 avec, au témoignage de la *Gazette de France*, « de nombreuses raretés comme cuirs, ébène, indigo, aloès, muscade, gomme, ambre, pierreries ».

L'arrestation et l'emprisonnement de Fouquet mettent fin à cette tentative de reprise du trafic et encouragent La Meilleraye à poursuivre le projet d'installation à Madagascar⁴⁰.

Informé de l'armement de la *Vierge*, il avait fait partir la *Maréchale* au motif officiel de porter des missionnaires lazaristes à Fort-Dauphin. À l'escale du cap de Bonne-Espérance, ce bâtiment est reconnu incapable de naviguer et il est condamné. Après l'arrestation de Fouquet, il arme le *Saint-Charles* qui appareille en mai 1663 et rentre à Port-Louis en mai 1664 avec une « bonne » cargaison. En même temps, il tente de trouver d'autres fonds. Dans des courriers adressés au maréchal d'Aumont et au duc de Navailles, après avoir évoqué les « traverses et trahisons », faisant sans doute allusion à Flacourt et à Fouquet, il développe un plan de mise en valeur :

36 Arthur Malotet, *Étienne de Flacourt ou les Origines de la colonisation française à Madagascar*, op. cit., p. 270-274.

37 BnF 4-Lk11-78, Nicolas Fouquet, *Mémoire de ce qui s'est fait par la Compagnie des Indes d'Orient*, s. l. n. d. (1660).

38 Dernis, *Recueil ou collection des titres*, op. cit., t. I, p. xvi ; Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 22.

39 BnF 4-LN27-7600, *Éloge de feu Monsieur de Flacourt, directeur général de la Compagnie française d'Orient. Avec la relation de son naufrage*, s. l., 1661.

40 Urbain Souchu de Rennefort, *Relation du premier voyage de la Compagnie des Indes orientales en l'île de Madagascar*, Paris, Pierre Aubouïn, 1668, p. 60 ; Joseph Du Fresne de Francheville, *Histoire de la Compagnie des Indes*, op. cit., p. 21-22.

[Il faut] mettre les affaires de Madagascar en une situation de pouvoir se soutenir d'elles-mêmes, avoir des établissements de forts solides [qui] servent d'entrepôts et de rafraichissements pour tous les vaisseaux qui auraient dessein de trafiquer aux grandes Indes, à la mer Rouge et au sein Persique, [...] porter des hommes à l'île de Mascareigne, autrement l'île de Bourbon, laquelle il faut nécessairement occuper, étant un lieu très sain, très fertile et très abondant en chair et poisson⁴¹.

Le maréchal décède à la fin de 1663 et son fils Armand-Charles de La Meilleraye, devenu duc Mazarin depuis son mariage en février 1661 avec Hortense Mancini, nièce du cardinal, et principal légataire avec la condition de porter le nom et les armes de Mazarin⁴², n'entend pas poursuivre le projet de Madagascar. Il accepte de remettre les actifs et transfère ses droits à la Compagnie des Indes orientales fondée en août 1664. Après un arbitrage rendu par Colbert, informé de la situation réelle de Fort-Dauphin par Quercadiou⁴³, capitaine du *Saint-Charles*, arrivé à Nantes en mai 1664, le duc Mazarin reçoit une indemnité de 100 000 livres, qu'il investit immédiatement dans la nouvelle compagnie, dont il est l'actionnaire le plus important.

Après avoir eu connaissance de cette disposition, les associés de la Société de l'Orient, soit fondateurs, soit héritiers, demandent un dédommagement qu'ils obtiennent. Michel d'Aligre, conseiller du roi et futur chancelier, Sébastien Cazet, secrétaire du roi, Olivier Picques, marchand à Paris, Armand de Loynes, conseiller au parlement de Metz, et Pierre de Beausse, secrétaire ordinaire de la reine mère et futur chancelier de l'État de Madagascar, se partagent 20 000 livres en actions de la nouvelle Compagnie des Indes orientales⁴⁴.

À Madagascar, où une centaine de Français résident encore, la transmission de pouvoir se déroule le 14 juillet 1665. Après avoir fait rendre les honneurs à la mémoire du maréchal de La Meilleraye, son représentant dans l'île remet son commandement à Urbain Souchu de Rennefort, « secrétaire de l'État de la France orientale⁴⁵ ».

Certes, il s'agit d'une installation encore bien fragile, cependant seize navires français ont parcouru en vingt ans les routes navales de l'océan Indien. Les

41 Henri Froideveaux, « Les derniers projets du duc de La Meilleraye sur Madagascar (1663) », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, 1915, p. 406.

42 BnF, 4-FM-17261, *Du contrat de mariage de haut et puissant seigneur Armand-Charles de La Porte, marquis de La Meilleraye, grand maître et capitaine général de l'artillerie de France... et de demoiselle Hortense Mancini...*, s. l. n. d.

43 François Charpentier, *Relation de l'établissement de la Compagnie française pour le commerce des Indes orientales*, Paris, Sebastien Cramoisy & Sebastien Mabre-Cramoisy, 1665, p. 76-78.

44 Dernis, *Recueil ou collection des titres*, op. cit., t. 1, p. 77-82.

45 Urbain Souchu de Rennefort, *Relation du premier voyage de la Compagnie des Indes orientales en l'isle de Madagascar*, Paris, Pierre Auboüin, 1688, p. 60-74.

navigateurs en ont poursuivi la connaissance, ils ont créé une installation permanente à Madagascar en attendant l'aménagement de celle de Bourbon. C'est l'étape de fondation d'un projet destiné à permettre aux Français, sujets d'une puissance navale européenne, d'entrer sur le marché des Indes orientales à l'instar des Portugais, Hollandais et Britanniques, et les âpres rivalités autour de ce commerce, non seulement entre nations, mais aussi entre capitalistes d'un même État, montrent qu'il est profitable.

Tableau 1. Armements français à destination de l'océan Indien, 1642-1664

Navire	Capitaine	Départ	Retour
Société d'Orient			
<i>Saint-Louis</i>	Coquet	Dieppe, mars 1642	Naufragé – Madagascar, décembre 1642
<i>Saint-Laurent</i>	Rezimont	Dieppe, novembre 1643	Camaret, juin 1645
<i>Royal</i>	Lormeil	Dieppe, mars 1664	Saint-Malo, juin 1646
<i>Saint-Laurent</i>	Roger Le Bourg	Dieppe, février 1646	Dieppe, juin 1647
<i>Saint-Laurent</i>	<i>Id.</i>	La Rochelle, mai 1648	Brouage, juillet 1650
<i>Vierge</i>	Avice	Dieppe, mai 1660	Incendié – mai 1660
<i>Aigle noir/Saint-Paul</i>	Hugo	1661	1663
Compagnie de Madagascar			
<i>Saint-Georges</i>	La Forest	Nantes, janvier 1654	Nantes, décembre 1655
<i>Ours</i>	Pronis	Nantes, janvier 1654	Nantes, décembre 1655
<i>Duchesse</i>	La Roche Saint-André	Nantes, novembre 1655	Nantes, 1657
<i>Maréchale</i>	Coulon	Nantes, novembre 1655	Nantes, 1657
<i>Grand Armand</i>	Rezimont	Nantes, novembre 1655	Nantes, 1657
<i>Saint-Pierre</i>	Labriauté	Nantes, novembre 1655	Saint-Nazaire, septembre 1657
<i>Saint-Georges/Saint-Jacques</i>	Goascer	Saint-Nazaire, mars 1657	mars 1663
<i>Maréchale</i>	Véron	Nantes, janvier 1660	Condamné – cap de B.-E., mai 1660
<i>Saint-Charles</i>	Quercadiou	Nantes, avril 1663	Port-Louis, mai 1664

FINANCER LA GUERRE SUR MER :
QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LA COURSE ET L'EFFORT
DE GUERRE À PARTIR DE L'EXEMPLE DE DUNKERQUE
(XVII^e-XVIII^e SIÈCLE)

Sébastien Martin
Université Littoral – Côte-d'Opale

Pontchartrain aurait-il voulu « supprimer la Marine qui coûtait trop cher et ne servait qu'à garder les côtes » en remplaçant la guerre d'escadre par la course, comme le suggérait en son temps Louis Nicolas¹? Pour discutabile qu'elle soit, l'interrogation résume en peu de mots un courant de pensée qui, de Vauban à la Jeune École, a fait de la course une guerre du faible au fort, une guerre où le faible refuse l'affrontement direct et les grandes batailles d'escadres au profit d'une politique d'usure du commerce du fort destinée à fragiliser son crédit, son moral, ses capacités de transport et, partant, sa supériorité sur mer. Si le renouvellement historiographique intervenu depuis maintenant une trentaine d'années a contribué à dépasser cette vision et l'antagonisme entre guerre d'escadre et guerre de course – en s'intéressant majoritairement à la dimension économique du sujet, à la croissance marquée du phénomène à la fin du XVII^e siècle, aux succès financiers des entreprises corsaires ou à la rentabilité des armements particuliers –, il n'a pas épuisé la complexité de l'articulation entre ces deux facettes de la guerre sur mer, ni la question des avantages concrets qu'a pu en tirer l'État monarchique en France, spécialement d'un point de vue budgétaire – car le sujet est évidemment indissociable de la question du financement de la guerre sur mer². Cette situation est paradoxale car Jean Meyer avait jadis ouvert la voie en prônant l'intégration de cette forme d'engagement à la compréhension de la « pensée » navale française du XVII^e siècle, l'ensemble trouvant sa place dans le processus de construction de l'État moderne³. Depuis,

1 Louis Nicolas, *Histoire de la Marine française*, Paris, PUF, 1932, t. IV, p. 67.

2 On peut se reporter à l'importante bibliographie publiée dans *l'Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, dirigée par Gilbert Buti & Philippe Hroděj (Paris, CNRS éditions, 2016, p. 527), complémentaire de celle publiée en 2013 *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, dirigé par Gilbert Buti & Philippe Hroděj (Paris, CNRS éditions, 2013).

3 Jean Meyer, « La guerre de course de l'Ancien Régime au XX^e siècle : essai sur la guerre industrielle », *Histoire, économie et société*, n° 1, 1997, p. 7 à 43.

peu d'historiens ont repris à leur compte les vertus heuristiques de ce paradigme pour lui donner une place centrale⁴. Or, bien des interrogations demeurent, spécialement à l'égard de l'effort de guerre et des réponses qu'organisent les États européens pour y faire face. Dès lors, placer la focale sur Dunkerque revient à choisir un observatoire privilégié d'un phénomène qui, de la mer du Nord à la Méditerranée, se retrouve en filigrane de la guerre sur mer à l'époque moderne et imprègne fortement l'activité des arsenaux français entre le dernier tiers du xvii^e siècle et le début du siècle suivant⁵. Au cours de cette chronologie courte, il n'est pas rare qu'intérêts de l'État et capitaux privés s'entremêlent. À Dunkerque, la course est précoce à l'occasion des deux premiers conflits du règne de Louis XIV. Tradition corsaire oblige. Elle connaît ensuite des développements spécifiques liés au déploiement d'opérations navales de second ordre dans le bassin des mers du Nord qui se traduisent par une montée en puissance de l'activité corsaire dans le plan de charge de l'arsenal⁶.

58

La question du financement de l'entreprise maritime invite à reprendre à nouveaux frais cette histoire, et plus spécialement à réexaminer les modalités de ce qui a tout d'une délégation de la violence sur mer, d'une privatisation de la guerre. À travers le cas de Dunkerque, il s'agit donc ici d'examiner grâce à une étude par le bas quelle est la contribution de la course à l'effort de guerre français au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et de la guerre de Succession d'Espagne. À cet égard, deux remarques s'imposent. La première est d'ordre épistémologique car le sujet impose une grande prudence quant à l'existence d'un éventuel partenariat entre les négoces et la Marine. L'outil naval français est en effet fondé sur la volonté étatique depuis Richelieu, à la différence des armées terrestres dont la mise en œuvre obéit à des logiques bien plus complexes⁷. La deuxième remarque tient davantage à la nature de cet article. Loin d'être une synthèse définitive du sujet, ce texte a pour seule ambition d'être un essai destiné à éclairer un aspect de l'économie de la guerre sur mer en s'appuyant sur des recherches en cours et des travaux dispersés.

4 Mickaël Augeron en est une exception rare (Mickaël Augeron, « Coligny et les Espagnols à travers la course (c. 1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante », dans Martine Acerra (dir.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, PUPS, 1997, p. 155-176).

5 Gilbert Buti et Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, op. cit.*, p. 199.

6 Sébastien Martin, « L'arsenal de Dunkerque au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Revue du Nord*, n° 415, juin 2016, p. 257-276. Pour la fin du xviii^e siècle peut aussi être cité : Patrick Crowhurst, *The French War on Trade: Privateering 1793-1815*, London, Scholar Press, 1989.

7 Olivier Chalaine, *Les Armées du roi. Le grand chantier (xvii^e-xviii^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 11.

La course, objet de rêve, d'évasion, sinon de fantasme, paraît fort éloignée de la notion d'effort de guerre et encore davantage de son financement. En raison de sa matérialité, elle est pourtant l'un des aspects essentiels de la question comme en témoignent les efforts menés par les États européens pour en codifier les usages et en tirer un avantage opérationnel au tournant du xvii^e siècle⁸. La polysémie du mot, qui correspond à la diversité des pratiques sur lesquelles il est inutile de revenir en détail, masque des enjeux de financement étudiés le plus souvent par incidence, voire parfois passés sous silence en raison d'une documentation fort peu bavarde et d'une délimitation entre public et privé pas toujours facile à tracer. Or, la mobilisation des capitaux, qui est un facteur déterminant des armements corsaires, surtout lorsque augmente leur masse critique et la durée des campagnes, est au cœur des réflexions sur le sujet. Comme Saint-Malo, Dunkerque permet d'apprécier cette réalité, encore que le port flamand se démarque en raison de l'intérêt que lui porte la monarchie française à partir de la guerre de Hollande⁹. Sa triple ouverture sur la mer du Nord, la Manche et la mer Baltique en fait une position stratégique qui justifie une présence militaire marquée, d'autant que Dunkerque est un port corsaire à la réputation déjà solide, qui offre la possibilité d'élargir les capacités opérationnelles françaises contre les deux autres puissances maritimes d'alors, l'Angleterre et les Provinces-Unies¹⁰. Pour ces raisons, la course est un terrain propice au rapprochement entre intérêts privés et intérêts nationaux pour paraphraser Jean Meyer¹¹. Et pas seulement au sujet des fameuses lettres de marque remises au début de chaque conflit, ou des médailles et chaînes offertes aux corsaires les plus habiles par une monarchie soucieuse d'encourager une activité de reconversion nécessaire à la survie du port en temps de guerre. Le matériel naval de la Marine a tout pour susciter l'intérêt des Dunkerquois. Ses barques longues, équipées d'une artillerie composée de quatre à six canons, sont par exemple parfaitement efficaces à proximité de la côte contre les bélandres et les buisses de pêcheurs, cibles privilégiées des corsaires. Obtenir leur mise à disposition évite aux « particuliers » d'avancer un capital important dont l'immobilisation demande une épaisseur financière que n'ont pas les Dunkerquois¹². Une fois en mer, ce rapprochement ne va pas sans poser de

8 Gilbert Buti & Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires*, op. cit., p. 151-203.

9 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1996.

10 Sans compter son rôle de verrou septentrional de la « ceinture de fer ».

11 Jean Meyer, « La guerre de course de l'Ancien Régime au xx^e siècle », art. cit., p. 8.

12 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 215.

problèmes car les circonstances de navigation ne sont pas toujours favorables au strict respect du partage prévu entre missions royales et course privée. Le cas de la *Sorcière* en offre une intéressante illustration. De belle taille, cette frégate répond en tous points aux attentes de son armateur Omaer, qui dispose ainsi en 1677 d'une puissance offensive garantissant de belles prises. Or, les conditions auxquelles Colbert soumet l'opération en font un navire quasiment au service du roi : « Il est nécessaire que vous soyez continuellement en mer et que vous me donniez avis le plus souvent qu'il vous sera possible de tout ce qui se passera dans cette navigation¹³. » Il est difficile d'avoir une vue d'ensemble précise des conditions et des effets réels de ce rapprochement. Pour la guerre de Hollande, l'historien dunkerquois Louis Lemaire estime à près de 450 le nombre de prises réalisées pour une valeur de 5 millions de livres ; un chiffre que Patrick Villiers juge très flatteur¹⁴. Au moins peut-on estimer avec Alain Cabantous que la course a ici de réels effets sur l'économie locale en autorisant la reconstitution des réseaux commerciaux perdus lorsque la ville s'est détachée de la mouvance espagnole en 1662¹⁵. Pour le jeune Louis XIV, l'intérêt de la course dunkerquoise réside-t-il uniquement dans la surveillance et la perturbation du trafic de ses ennemis ? La réponse est évidemment à replacer dans la perspective spatiale et temporelle du progressif rattachement de la Flandre à la France. Soutenir et encourager la course là où elle fait communauté est d'abord pour la monarchie française un acte de réalisme politique visant à s'assurer une ville-frontière stratégique¹⁶. Outre sa vocation terrestre, la ville dispose aussi d'un port dont l'opérativité est la bienvenue à l'heure où Colbert s'attache à édifier une marine de guerre permanente. Ce potentiel naval, si modeste soit-il, permet de soulager les arsenaux ponantais qui doivent mener de front la construction d'unités nouvelles et l'armement des escadres¹⁷. Sans compter que la petite escadre dunkerquoise, héritière de l'« armada des Flandres », permet de donner corps au principe de guerre économique qu'implique le mercantilisme : « Rien ne pourrait tant incommoder les ennemis dans leur commerce, écrit Colbert, que de tenir quelques vaisseaux armés dans le pas de Calais qui pourraient faire des courses dans la mer du Nord¹⁸. » À cet instant, il n'est pas vraiment question de financement.

13 Archives nationales, fonds marine (désormais AN, marine), B2 34, fol. 349.

14 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 199.

15 Alain Cabantous, *La Mer et les Hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois, de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Dunkerque, Westhoek, 1980, p. 37.

16 Alain Lottin & Philippe Guignet, *Histoire des provinces françaises du Nord*, t. III, *De Charles Quint à la Révolution française (1500-1789)*, Arras, Artois Presses université, 2006, p. 213.

17 Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, p. 158, 204.

18 AN, marine, B2 31, fol. 31.

En 1695, Vauban est le premier à mettre des mots sur ces pratiques et à clairement identifier le potentiel de la course comme « moyen le plus possible, le plus aisé, le moins cher, le moins hasardeux et le moins à charge pour l'État¹⁹ ». Ces exégètes ont tous voulu voir dans son mémoire « concernant la course » l'énonciation d'une stratégie corsaire après La Hougue, et donc une guerre du faible au fort. C'est faire peu de cas de l'antériorité des pratiques dunkerquoises. C'est oublier aussi que lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg la course d'État s'organise dès les premiers mois du conflit et que la funeste défaite représente à peine 9 % de la flotte de 1692²⁰. Martine Acerra a d'ailleurs bien montré que La Hougue se traduisait par la fin des grandes escadres prestigieuses, manifestations de puissance dissuasive, mais qu'elle ne brisait pas l'élan constructif au profit d'un soutien massif en faveur de la course et du privé²¹. Plus qu'un théoricien de la privatisation de la guerre sur mer, Vauban est donc davantage à voir comme un fin observateur des pratiques corsaires car sa pensée est traversée par des préoccupations de rentabilité propres à tout investisseur²². Bien des jugements ont été émis sur l'homme, spécialement pour lui reprocher ses silences à l'égard de la contre-course et la proximité de sa pensée avec celle de Jacques Colaert qui commanda l'escadre des Flandres²³. Il faut reconnaître que son propos s'inspire des idées déjà émises en 1637 par l'amiral dunkerquois : mise en œuvre d'un système de défense qui enkyeste les flottes ennemies au large de la ville ; creusement d'un bassin et d'un chenal d'accès pour favoriser la navigation des navires ; construction d'une escadre spécifique pour attaquer le commerce et la pêche de l'adversaire. Si Vauban reprend pour l'essentiel la vulgate du temps, notamment lorsqu'il avance que « les forces qu'ils ["Anglais" et "Hollandais" (*sic*)] ont opposées [aux Français] ont toujours été égales ou supérieures aux [forces françaises] », il insiste par-dessus tout sur le coût de la guerre sur mer et son coût de revient. Avec une modernité confondante, il établit un lien avec les possibilités qu'elle offre à la monarchie de se « défrayer » de tout ou partie des dépenses militaires pour être « le moins à charge » car il existe « beaucoup de gens capables de fournir aux armements quand ils y verront apparence de gain et d'honneur ». Son bouquet de mémoires est à ce titre un témoignage précieux des tentatives menées pour asseoir plus largement la

19 Reproduit dans Michèle Virol (dir.), *Les Oisivetés de monsieur de Vauban*, Paris, Champ Vallon, 2007, p. 323.

20 Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997, p. 92.

21 Martine Acerra, *Rocheport et la construction navale française, op. cit.*, p. 222.

22 Vauban a pris des participations dans des armements corsaires, selon Michèle Virol, *Les Oisivetés de monsieur de Vauban, op. cit.*, p. 328.

23 Jan Adams, « Un mémoire de l'amiral Jacques Colaert au gouvernement espagnol », *Revue des Amis du vieux Dunkerque*, n° 16, 1983, p. 79-112.

mobilisation des capitaux nécessaires à l'effort de guerre en plaçant la rentabilité au cœur de la réflexion. Pour se faire, la course est présentée comme une activité qui a l'avantage d'offrir de belles perspectives de profits et d'être pilotée par un État soucieux de l'efficacité de la dépense publique ; deux arguments destinés à vaincre la frilosité des investisseurs face aux deux facteurs dirimants de toute entreprise de guerre, le risque et la durée d'immobilisation des capitaux.

DES EXPÉRIENCES MAIS PAS DE MODÈLE

62 Pour la Marine également, ces aspects sont loin d'être négligeables, bien qu'ils s'agrègent à un ensemble plus vaste de préoccupations inhérentes à l'entreprise de soumission du rivage et d'étatisation de la violence sur mer qui les placent en retrait, Richelieu ne voyant même en la course que « de la bricole » érigée en système²⁴. Le jugement du cardinal est sévère, mais il montre que l'apparente familiarité du vocabulaire, y compris chez Vauban, ne doit pas faire oublier que toute privatisation de la guerre sur mer repose avant tout sur la possibilité de réduire la tension qui existe forcément entre impératifs militaires et intérêts des investisseurs. Ni leurs temporalités, ni leurs objectifs, ni même leurs contraintes ne sont simples à accorder. Les stéréotypes véhiculés par la littérature de mer ont contribué à brouiller dès l'origine l'appréhension de la question en faisant de l'abordage le moment corsaire par excellence, l'acte nécessaire à la rentabilité d'une campagne de course autant qu'à sa réussite militaire²⁵. Ce mode de combat symbolise bien d'une certaine manière la complexité de la mobilisation bipartite État/particulier et la spécificité opérationnelle qui en résulte. Pour comprendre cette réalité qu'un vocabulaire éminemment subjectif peine donc à traduire, il est nécessaire de remettre en perspective les différentes formules mêlant armements royaux et armements particuliers et tenter, sur cette base, de préciser les relations entre le financement de la guerre sur mer et la course pour la période qui nous intéresse. À Dunkerque, la guerre de Quatre-Vingts Ans est un moment charnière pour la question qui nous intéresse même s'il faut reconnaître que la période reste encore assez peu balayée par l'historiographie²⁶. Dans un contexte d'intense conflictualité entre l'Espagne, l'Angleterre et les Hollandais, la ville-port est un terrain propice à l'élaboration de nouveaux arrangements public-privé qui contribuent à dépasser les pratiques locales de la corso-piraterie

24 Gilbert Buti & Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires*, op. cit., p. 185.

25 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV. Entre l'argent et la gloire*, Rennes, Apogée, 1995, p. 23.

26 À la différence de la Zélande voisine (Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Revue d'histoire maritime*, n° 4, « Rivalités maritimes européennes [XVI^e-XIX^e siècle] », 2001, p. 15-31).

et l'intégration des « *capres* » dunkerquois – sans doute seulement une trentaine – à l'effort de guerre espagnol correspond à une première clarification du droit corsaire accompagnée d'un encadrement progressif des initiatives individuelles. Ciblées par les attaques des *watergeuzen* qui font souffrir la pêche harenguière, les Dunkerquois acceptent d'autant mieux de participer indirectement à l'effort de guerre espagnol que cette étatisation de leurs pratiques accélère le retour sur investissement des armements et améliore en définitive la rentabilité des campagnes en fixant un cadre officiel bien plus précis que ne l'était jusqu'alors le droit coutumier, surtout en matière de partage des prises²⁷. La diversité des formules en la matière, qui est en soi le reflet des montages financiers possibles, témoigne nettement d'une volonté de favoriser un taux de profit élevé pour attirer les capitaux vers une guerre sur mer dont l'Espagne ne peut supporter le poids compte tenu de son engagement sur les théâtres d'opérations terrestres, sauf en de sporadiques occasions²⁸. Pour Roland Baetens, ce processus est à l'origine de l'enrichissement marqué de quelques-uns, si ce n'est de tous les intéressés à la course²⁹. À défaut de pouvoir disposer des détails comptables de ces campagnes, y compris lorsqu'elles se font sous l'autorité du souverain, leur intérêt opérationnel peut être apprécié à l'aune du nombre des prises effectuées, de l'ordre de cent à trois cents par an pour la décennie 1630, ce qui représente un vrai succès³⁰.

L'ensemble des travaux sur la course dunkerquoise n'insiste malheureusement pas assez sur les effets à long terme de ces opérations. La plupart se limitent à décrire un phénomène de prédation en rétorsion, sans questionner l'apport de cette stratégie oblique au financement de l'effort de guerre face à un adversaire qui appuie son propre effort sur son potentiel commercial. Or, l'articulation de deux systèmes de financement qu'implique cette formule pose les bases d'une culture procédurale – et uniformisatrice si l'on s'en tient aux obligations faites en matière de matériel – qui annonce les régulations contractualisées et le cadre réglementaire qui seront adoptés ensuite. La séquence contribue en outre à faire de la course un nouveau secteur d'activité et une pépinière de marins sur un littoral profondément bouleversé par un demi-siècle de conflit, ce qui nourrit

27 Henri Malo, *Les Corsaires. Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, Mercure de France, 1912, t. I, p. 107.

28 L'expédition commandée par Wacken en 1589 et celle de Colaert en 1621 constituent les premiers exemples d'une « stratégie » corsaire appliquée à la guerre sur mer même si le tonnage des navires reste très modeste, selon Robert Stradling, « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne (1621-1648) : un record de pillages et de destructions », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 29, 1995, p. 17-30.

29 Roland Baetens, « Organisation et résultats de la course flamande au XVII^e siècle », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 17, 1983, p. 57-78.

30 Louis Lemaire, *Histoire de Dunkerque. Des origines à 1900*, Dunkerque, Imprimerie du Nord maritime, 1927, p. 140.

des interactions non négligeables sur l'économie et la société. Ainsi, bien avant Jean Bart, le parcours de l'amiral Jacques Colaert, passant du commerce au service du roi d'Espagne, illustre-t-il déjà la porosité marquée entre guerre et économie³¹. Par la suite, les années 1646-1662 sont une césure le plus souvent traitée comme une succession d'épisodes dont le fil conducteur est l'appât du gain ou la bravoure alors qu'elle pose clairement la question de la transmission des pratiques précédentes dans le contexte disruptif du triple changement de souveraineté³². Les sources ne permettent pas pour l'instant de comprendre comment s'établit le continuum des pratiques lorsque la ville passe de l'Espagne à la France, puis à l'Angleterre, et de nouveau à la France. Pour cette dernière, l'enjeu ne se pose pas immédiatement après le rachat en 1662. Ni les impératifs stratégiques ni les finances de la monarchie n'imposent une réappropriation rapide de la course comme pompe à finances de la guerre³³. Pas encore. Après le changement de paradigme technique intervenu avec la naissance du vaisseau de ligne, une réflexion sur l'intégration tactique et stratégique des forces navales corsaires est nécessaire tant leur mutabilité, et parfois leur indiscipline, paraissent incompatibles avec le commandement militaire intégré voulu par Colbert. La lecture attentive d'un rapport de l'intendant Hubert, en poste à Dunkerque au début du règne de Louis XIV, indique que la réflexion de l'État prend un tour décisif autour des années 1670. Pour lui, les « habitudes » dunkerquoises sont un atout à saisir car la mise à disposition de navires royaux à des particuliers permet de réduire les coûts de fonctionnement de l'arsenal. Le règlement du 5 octobre 1674 clarifie grandement la situation et subordonne le prêt des navires du roi à une remise en état, dont le coût doit être prélevé sur le produit de la liquidation des prises, ainsi qu'à un prélèvement d'un tiers du bénéfice restant au profit du roi, les deux autres tiers allant à parts égales aux intéressés et à l'équipage³⁴. La traduction concrète de ces dispositions est la constitution rapide d'une force navale originale, composée de navires du roi armés par des particuliers auxquels s'agrègent quelques dizaines de bâtiments corsaires dont la puissance de feu reflète imparfaitement l'importance tactique³⁵. À ce stade, le cas par cas reste encore la règle et l'infraopérationnel l'échelle d'action de cette force labile sans mission impérative, escorte, surveillance des côtes, course, protection des ports se succédant au fil des mois de campagne.

31 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 78.

32 Dunkerque est pris par la France en 1646, cédée à l'Angleterre, puis rachetée en 1662 par Louis XIV.

33 Gilbert Buti & Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires*, op. cit., p. 173.

34 *Ibid.*, p. 200.

35 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 194.

La situation change avec les ordonnances de novembre 1688, même si ces dispositions ont des effets sans doute à reconsidérer. Le changement qui intervient alors tient en effet davantage d'un approfondissement du processus de contractualisation que d'une quelconque révolution de la doctrine d'emploi des corsaires dans la guerre sur mer. D'ailleurs, la mise à disposition des navires royaux sans réelle contrepartie profite avant tout à un cercle très restreint d'hommes proches du pouvoir – Seignelay, Louvois, Croissy – et d'administrateurs de la Marine invités à participer à l'effort : l'intendant Girardin de Vauvray, l'intendant général d'Usson de Bonrepas, les commis Bégon, Latouche, Salaberry, sans compter l'intendant de Dunkerque Jean-Baptiste Patoulet, autorisé à prendre des parts dans l'armement de la *Railleuse* et dans celui des *Yeux*³⁶. La liste des intéressés est néanmoins révélatrice d'une opération pensée pour produire un effet levier destiné à élargir le public intéressé aux entreprises militaires alors que la France fait face à une coalition européenne qui demande une mobilisation de toutes les ressources du royaume. À l'instar de John Bromley, à qui l'on doit la lecture la plus exhaustive et la plus juste du phénomène, il faut souligner combien cette façon privée de faire la guerre réduit l'antagonisme entre public et privé³⁷. Localement, le personnel de la Marine fait en effet office d'agents-investisseurs attentifs à ce que le profit soit au rendez-vous, sans compter qu'il leur est possible de prendre des parts dans les armements privés qui s'agrègent à ce type d'opérations. Dans ce cadre, chaque armement mixte est une petite société de guerre dont le fonctionnement est à rapprocher des usages en vigueur dans les armées³⁸. Le rééquilibrage des obligations entre public et privé intervient en 1691, lorsque la multiplication des demandes autant que l'inventivité des armateurs à créer des « *difficultés et contestations* » imposent à Pontchartrain la révocation de la formule de 1688³⁹. Le règlement du 5 décembre 1691 referme ce qui a tout d'une parenthèse en établissant des conditions de prêts classiques inspirées des contrats maritimes de l'époque⁴⁰. Quelques années plus tard, l'acceptation du testament de Philippe III, qui fait des ports de Flandre espagnole des alliés, ne modifie pas fondamentalement ce cadre légal. Néanmoins, la précarité financière qu'impose progressivement la guerre de Succession d'Espagne conduit l'État à passer davantage la main aux

36 Selon John Bromley, il faut aussi compter le roi lui-même (John Bromley, « The Loan of French Naval Vessels to Privateering Enterprises (1688-1713) », dans *id.*, *Corsairs and Navies (1660-1760)*, Londres, Hambledon Press, 1987, p. 187-212).

37 *Ibid.*

38 Olivier Chaline, *Les Armées du roi. Le grand chantier*, *op. cit.*, p. 46.

39 John Bromley, « Les prêts de navires de la marine française, 1688-1713 », dans Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes*, Paris, PUPS, 1998, p. 69-90.

40 *Ordonnance touchant la Marine*, Paris, D. Thierry et C. Ballard, 1681, livre troisième.

« particuliers », en échange de l'armement et de l'entretien de navire dont il n'a plus les moyens⁴¹.

LA COURSE, « BIEN DE L'ÉTAT » OU PROFIT AUX FRAIS DU ROI ?

66 Associer la guerre de course à un succès militaire et économique est un trait caractéristique d'une historiographie qui a longtemps privilégié la figure du corsaire, la matérialité de ses combats, les campagnes réussies, au détriment des retours bredouilles et des aspects stratégiques d'une pratique dont le fondement est avant tout la délégation du droit de faire la guerre⁴². Mais succès pour qui ? Pour l'État ? pour les intéressés ? pour l'économie du royaume ? Et puis, succès de quelle nature ? Les rapports de course témoignent en grande partie des limites heuristiques de la seule réponse quantitative qui consiste à dénombrer les prises et à tenter d'en apprécier le poids économique ou importance tactique⁴³. Il en ressort pourtant trois traits intéressants pour notre sujet : la rapidité à faire des prises dès les premiers jours d'une campagne ; la modicité des captures ; un mode opératoire qui privilégie l'action de groupe. Ces éléments assez contradictoires invitent naturellement à décomposer les différents aspects d'une forme d'entreprise militaire qui, pour l'État comme pour les intéressés, est avant tout le fruit d'un rapport entre capital mobilisé, risque encouru et profit escompté. De ce point de vue, la modicité des prises interroge car elle ne suffit pas à expliquer à elle seule l'engouement pour les armements mixtes et armements combinés, au moins à Dunkerque.

Toute tentative de bilan impose donc de nécessairement croiser l'économie avec le politique et le social, les trois dimensions entretenant des rapports spécifiques et passablement ambigus dans le cadre des deux dernières guerres du règne de Louis XIV. Jean Meyer l'a d'ailleurs bien montré : la course est un phénomène historique total qui s'inscrit dans le système de valeurs de la société englobante de l'Ancien Régime imbriquant intérêt personnel et service de l'État en d'inextricables contradictions⁴⁴. À ce titre, les discours mobilisateurs accompagnant la course, desquels relèvent les mémoires de Vauban, expriment une dimension symbolique qui mérite de plus amples explications. L'honneur

41 W. R. Meyer, « English Privateering in the War of 1688 to 1697 », *Mariner's Mirror*, vol. 67, n° 3, 1981.

42 Jacques Duquesne, *Jean Bart*, Paris, Seuil, 1992 ; Gérard Jaeger, *Forbin. La légende noire d'un corsaire provençal*, Grenoble, Glénat, 1994 ; Philippe Hroděj, *Jacques Cassard. Corsaire et armateur du Roi-Soleil*, Rennes, PUR, 2002 ; Patrick Villiers, *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 2013.

43 Michael Simpson, « Rapports de course dunkerquois de 1693 », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 34, 2000, p. 45-75.

44 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, vol. 78, n° 2, 1971, p. 307-344.

et la gloire, dont usent abondamment les « invitations » à participer aux armements mixtes, sont en effet des arguments qui pèsent sans doute autant que la seule dimension financière de la course. Pour Saint-Malo, André Lespagnol a bien mis en évidence combien la pression insidieuse de l'héroïsation des capitaines corsaires a été de nature à soutenir la course malouine, même si cela fut parfois contreproductif⁴⁵. Avec les armements mixtes, l'État instrumentalise manifestement l'honneur en profitant des possibilités que le monopole royal lui procure sur ce lien social essentiel⁴⁶. Dans une société si sensible aux valeurs aristocratiques et guerrières, il est habile de proposer à l'homme ordinaire de partager la gloire du corsaire en échange d'une participation au financement de la guerre, et de lui permettre de concilier service du roi et profit financier, voire promotion sociale, sans avoir à éprouver ni le sacrifice suprême ni la détresse financière. Les armements mixtes sont un « système sur le pied duquel toutes sortes de gens qui auront de quoi y mettre le puissent faire, et y trouver leur compte », écrit Vauban⁴⁷. Que Jean Bart soit devenu très vite après sa disparition un modèle civique à Dunkerque révèle la puissance de la dimension collective de ce ressort⁴⁸. Avantage aux « particuliers » donc. Avantage à l'État aussi, car les armements mixtes favorisent indirectement une idéologie de combat qui, en survalorisant la puissance navale de la France dans le bassin des mers du Nord, nourrit une stratégie militaire de diversion visant à fixer les forces adverses à moindres frais. De ce point de vue, la course appartient aussi au langage de la politique internationale⁴⁹. La réussite de cette politique de l'image se mesure en creux à l'acharnement des adversaires de la France contre Dunkerque. Lors du bombardement de 1695, leur priorité est ainsi la destruction des installations qui rendent le potentiel corsaire opérationnel⁵⁰.

La quête de butin ne pouvant être négligée, toute tentative de bilan ne peut faire l'impasse sur une appréciation financière. Lorsque l'on dépasse le simple comptage arithmétique des navires capturés pour s'essayer à une analyse plus fine des avantages que la course procure à l'État, le rapport coût/bénéfice livre quelques éléments intéressants. La diversité des situations requiert néanmoins une grande prudence, chaque conflit, voire chaque campagne, s'individualisant

45 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 46.

46 Ran Halévy, « La pensée politique de l'honneur », dans Hervé Drévilon & Diego Venturino (dir.), *Penser et vivre l'honneur à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2011, p. 109-126.

47 Michèle Virol (dir.), *Les Oisivetés de monsieur de Vauban*, op. cit., p. 354.

48 Alain Cabantous, « Des villes en général et de Dunkerque en particulier », dans *id.* (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 17-34.

49 Gijs Rommelse, « La course comme langage d'une politique internationale. La course anglaise et française contre la république des Pays-Bas (1655-1665) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 78, 2015, p. 31-47.

50 À savoir le « canal » d'accès et le système défensif en mer formé du « Risban », du « fort Vert », et du « fort de l'Espérance », selon Archives nationales (désormais AN), marine, D2 1, fol. 142.

par l'effort consenti, le succès obtenu, le contexte réglementaire. Alors, la course est-elle la guerre « sans contredit la plus utile à l'État, la moins à charge et la moins dangereuse », pour reprendre les mots de Vauban ? La documentation disponible, spécialement les archives militaires, confirme pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg que grâce aux armements mixtes, la Marine fait reposer une partie du coût de la guerre sur mer sur le crédit des « particuliers ». Dans le cas évoqué précédemment de la *Railleuse*, ces derniers sont d'abord mis à contribution pour financer les avances à l'équipage et les « vivres et rafraichissements » – ce qui représente une économie de 12 103 livres par campagne – et l'on peut penser qu'ils assument aussi le reste des salaires, soit un total qui approche les 24 000 livres⁵¹. Sur cette base, le transfert au privé, au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, représente quelques dizaines de milliers de livres par an à Dunkerque, quelques centaines pour l'ensemble des arsenaux français. L'enjeu peut paraître dérisoire en comparaison des 20 à 30 millions consacrés annuellement aux dépenses de la Marine sur la période⁵². D'un point de vue comptable, les armements mixtes ont même tout d'une charge supplémentaire pour le Trésor royal car le solde comptable s'avère négatif une fois réintégré la construction des navires, leur entretien après chaque campagne en dépit de l'obligation faite aux preneurs d'en assurer la charge, les nombreuses munitions accordées à chaque campagne par le secrétaire d'État, voire la systématisation des attaques anglaises sur les ports qui oblige à une mise en défense ayant naturellement un coût dont il faut tenir compte⁵³. L'avantage est plutôt à considérer au regard des limites du système financier de la monarchie, dont le corolaire est à l'époque l'assèchement de la caisse des trésoriers généraux de la Marine⁵⁴. Face à cette contrainte, déléguer la guerre sur mer offre une solution de financement qui a le mérite d'être décorrélée des circuits habituels de l'argent royal, encore que les financiers ne soient jamais vraiment absents des armements mixtes, comme l'indique la densité relationnelle autour de la course, où financeurs des corsaires, acquéreurs des prises et propriétaires des navires capturés sont bien souvent liés entre eux par les liens habituels du commerce⁵⁵. En se fondant sur les arrangements possibles lors de l'adjudication des prises, Jean Meyer s'autorise même à voir les profits des armements mixtes comme une

51 AN, marine, B³ 55.

52 Caroline Le Mao, « Gérer un arsenal en temps de guerre : réflexions sur le rôle des intendants de marine lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Dix-septième siècle*, 2011, n° 253, p. 695-708. Sur les coûts d'armement et d'entretien, voir Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerres européennes*, op. cit., p. 79.

53 AN, marine, D² 1, fol. 147.

54 Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, éditions Cujas, 1965, p. 184.

55 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », art. cit., p. 330.

garantie consentie à la finance internationale en échange des prêts accordés aux brasseurs d'affaires soutenant l'effort de guerre français. La réalité dunkerquoise indique que l'hypothèse est hautement crédible car les ventes y dépassent de loin les capacités d'absorption locale⁵⁶. La polarisation des armements corsaires sur les deux extrémités du spectre des tonnages – armements d'État et petite course côtière – révèle un drainage des capitaux très large, allant potentiellement jusqu'à la foule des plus modestes qui, comme leur souverain, ont misé un jour sur les armements mixtes dans l'espoir de réaliser un « coup ». Le quotidien de l'arsenal de Dunkerque montre que ce type d'armements procure en outre à l'État des gains en nature bienvenus lorsque les réseaux d'approvisionnement viennent à se distendre. Grâce à Hervé Pichevin et David Plouviez, les mécanismes de cette mobilisation de substitution sont désormais connus pour la période révolutionnaire⁵⁷. Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les exemples de « butinage » ne manquent pas, et l'évolution des stocks de l'arsenal de Dunkerque suggère un phénomène aux mécanismes sans doute identiques⁵⁸. Plus largement, lorsque les crédits s'amenuisent, les prises sont aussi un bon moyen de donner du travail, de payer les soldes et les appointements, de régler les fournisseurs afin de préserver le tissu économique autour de l'arsenal et conserver au service du roi une main-d'œuvre qualifiée.

In fine, chacun aura compris que ces quelques aspects constituent moins un aboutissement qu'une étape dont il convient de souligner les limites, à commencer par la difficulté d'extrapoler aux autres ports français la réalité mise en avant à l'échelle locale. Avec 1 376 prises sur la deuxième moitié du XVII^e siècle, Dunkerque a bien été l'une des grandes cités corsaires de la façade océanique de l'Europe du Nord-Ouest, avec Saint-Malo, Jersey-Guernesey et Flessingue⁵⁹. Or, la ville est en même temps une place forte stratégique de la « ceinture de fer », une ville-arsenal aussi, et l'imposante présence de l'État que cela implique influe nécessairement sur les conditions économiques de la guerre sur mer. Sans parler de spécificité, il est évident que les enjeux stratégiques autour de Dunkerque, comme la confrontation entre la tradition corsaire locale et l'installation de la Marine sur place, ont contribué à en faire un cas atypique. Ici, la précocité des armements mixtes à chaque conflit, la diversité du

56 Alain Cabantous, *Histoire de Dunkerque*, Toulouse, Privat, 1983, p. 83.

57 Hervé Pichevin & David Plouviez, *Les Corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, PUR, 2016.

58 Avant cela, le commissaire Brodard est probablement le premier, en 1667, à profiter de la filière « pour [remplir] les magasins de la marine du Ponant », selon Henri Malo (*Les Corsaires*, *op. cit.*, p. 36).

59 Le chiffre est le résultat de l'addition des données de Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, *op. cit.*

matériel naval mis à disposition et les objectifs militaires assignés aux corsaires caractérisent une guerre sur mer où l'État et les « particuliers » trouvent un *modus operandi* favorable à leurs intérêts réciproques.

Comparée à Saint-Malo, où le rapport de force est différent au point de voir les négociés être en mesure d'assumer seuls la constitution de puissantes escadres de navires de guerre dans une perspective avant tout spéculative, Dunkerque fait figure de laboratoire⁶⁰. Il y aurait tout intérêt à examiner l'écart entre les deux villes au prisme des combinaisons possibles entre moyens de l'État et capital privé, afin de mieux cerner l'éventail des possibilités qu'offre la course en matière de financement de la guerre sur mer. La rareté des sources est néanmoins un sérieux obstacle, spécialement à Dunkerque. Car si la documentation disponible permet de cerner le coût des armements mixtes et le produit des prises, elle est peu loquace sur les structures de l'entreprise corsaire et ses financeurs, sauf en quelques cas ponctuels. Peu d'études se sont d'ailleurs intéressées au sujet. Les travaux d'André Lespagnol sur Saint-Malo sont à cet égard très utiles. Ils fournissent une approche fort éclairante de l'utilisation des sociétés quiritaires et des sociétés par actions dans le cadre de la grande course ; des solutions que l'on retrouve dans les arsenaux pour les armements mixtes⁶¹. À Dunkerque, l'armement du *Mignon* et de la *Licorne*, en 1704, en offrirait un exemple supplémentaire puisque l'opération semble avoir été financée par le biais d'une société par actions, dont Patrick Villiers nous dit que « les armateurs émirent 344 actions de 1 000 livres, [auxquelles] 65 actionnaires souscrivirent⁶² ». Plus convaincant, John Bromley a mis en évidence une logique de souscription très proche, utilisée en Méditerranée au moment de la guerre de Succession d'Espagne, grâce à laquelle des participations modiques permettent de lever en définitive de fortes sommes⁶³. Dans les deux cas, la présence d'agents de l'État à des postes clés – dépositaire, intéressé, « directeur » ou « procureur » pour ce qui est de Toulon – traduit une volonté manifeste de profiter des avantages que procure le morcellement du capital pour capter des fonds auprès d'un large public, au moins au-delà des habituels réseaux gravitant autour des financiers et munitionnaires.

60 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 74.

61 Jean-Yves Nerzic, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1702-1713)*, Milon-la-Chapelle, Éditions H & D, 2010 ; Roberto Barazzutti, « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du xvii^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques du xviii^e siècle », 2011, p. 251-285.

62 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 291.

63 John Bromley, « Projets et contrats d'armements en course marseillais (1705-1712) », dans *Corsairs and Navies (1660-1760)*, op. cit., p. 243-278.

Est-ce à dire qu'avec la course la Marine tente de financer la guerre sur mer en profitant du procédé assez neuf de la société par actions ? Les preuves irréfutables manquent encore à ce jour pour l'affirmer avec certitude, mais une telle solution aurait sans conteste permis de mobiliser une partie des sommes considérables dont avait besoin la Marine à l'époque⁶⁴. La structure économique des armements et les discours qui les accompagnent ne disent cependant pas tout du mécanisme concret de ce drainage des capitaux. Or, l'on sait que le recours à des prête-noms, le sous-intéressement, le portage sont des procédés qui permettent de ratisser large et font des principaux intéressés les animateurs de véritables réseaux d'investissement en cascade. Dans le cas du *Mignon* et de la *Licorne*, par exemple, le négociant dunkerquois Simon Coulange, déjà investi dans la fourniture de mâts pour l'arsenal de Brest, agit au nom de « ses associés à l'entreprise » dont seuls quelques-uns sont connus⁶⁵. Reste le risque. Pour que l'engagement corsaire soit durable, il est entendu que le profit potentiel doit être à la hauteur des risques financiers et humains pris par les « particuliers ». Il est prouvé qu'il le fut, encore que la modeste épaisseur des négoce dunkerquois à la fin de l'Ancien Régime et certaines faillites – mêmes suspectes – appellent à relativiser l'image de succès systématiquement véhiculée par les représentations⁶⁶. André Lespagnol suggère de voir le financement par actions comme une formule proche du capital risque, et donc comme une possibilité d'investir dans des opérations où le fort potentiel de rentabilité équilibre le risque inhérent à toute opération militaire ; formule qui replace la question dans une forme de rationalité économique ayant le mérite de ne pas s'en tenir uniquement à l'honneur et à l'appât du gain⁶⁷. Fonde-t-elle pour autant une forme de partenariat ? L'idée est intéressante, sans doute valable si l'on s'en tient aux armements mixtes opérés par les proches du pouvoir, mais il se pourrait qu'elle ne résiste guère à la diversité des situations ni même à l'évolution du contexte où la tendance lourde reste à l'étatisation de la guerre. À la lumière de ces éléments, et pour répondre à l'une des remarques initiales de l'introduction, la course apparaît bien comme un mode de financement de la guerre sur mer utilisé avec habileté par la monarchie de Louis XIV pour élargir la palette des procédés de l'« Extraordinaire » et ainsi faire la guerre avec de l'argent que le roi n'a pas, alors que la guerre atteint un coût prohibitif et que le système « fisco-financier » ne suffit plus à alimenter la trésorerie de l'État.

64 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », art. cit., p. 310.

65 Bougis, Delezat, Voile, et Moisnet, les deux derniers étant respectivement directeur des vivres de la Marine en Flandre et traitant à Paris, selon John Bromley, « Projets et contrats d'armements en course marseillais (1705-1712) », art. cit., p. 76.

66 John Bromley, « Jacques-Winoc Plets, armateur en course (c. 1650-1716) », *Revue des Amis du vieux Dunkerque*, n° 17, 1983, p. 61-77.

67 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 126.

DÉSINFORMATIONS ET CONTRE-VÉRITÉS.
LE FINANCEMENT DU NAVIRE LA *VICTOIRE* DE BORDEAUX,
PREMIÈRE EXPÉDITION DE LA FAYETTE AUX ÉTATS-UNIS

Patrick Villiers
Université Littoral-Côte d'Opale

La Fayette, dans ses *Mémoires*, présente complaisamment son premier départ pour l'Amérique et en donne la version suivante, reprise sans aucune vérification par la plupart des auteurs – on n'ose dire des historiens –, tant ils se sont recopiés les uns les autres sans la moindre vergogne, leur principal point commun étant de ne jamais avoir consulté les archives :

Les relations républicaines me charmaient, et lorsque mes nouveaux parents me ménagèrent une place à la Cour, je ne balançais pas à déplaire pour sauver mon indépendance. C'est dans cette disposition que j'appris les troubles américains ; ils ne furent bien connus en Europe qu'en 1776 et la mémorable déclaration du 4 juillet y parvint vers la fin de cette même année...

Il y aurait une thèse à écrire sur ce que La Fayette entend par république et idées républicaines. Le marquis ajoute ensuite :

À la première connaissance de cette querelle mon cœur fut enrôlé et je ne songeais qu'à joindre mes drapeaux. Quelques circonstances inutiles à rapporter m'avaient appris à n'attendre sur cet objet de ma famille que des obstacles, je comptais donc sur moi et osai prendre pour devise à mes armes ces mots : *Cur non* afin qu'ils me servissent quelquefois d'encouragement et de réponse.

Sileas Deane était à Paris [...] Il passait en sous-main pour l'Amérique de vieilles armes qui servirent un peu et de jeunes officiers qui réussirent mal, le tout expédié pour le compte de Monsieur de Beaumarchais. Voulant m'adresser directement à Monsieur Deane, je devins ami de M. Kalb, allemand à notre service [...] En présentant à Monsieur Deane, ma figure à peine âgée de 19 ans, je parlais plus de mon zèle que de mon expérience mais je lui fis valoir le petit éclat de mon départ et il signa l'arrangement.

Et La Fayette ajoute : « Le secret de cette négociation de mes préparatifs vraiment miraculeux. Famille, amis, ministre, l'espion français, l'espion anglais, tout fut aveuglé », mais il précise cependant :

Je dois beaucoup à Monsieur Dubois-Martin, secrétaire du comte de Broglie et au comte de Broglie lui-même dont le cœur après de vains efforts pour m'arrêter me suivit avec une tendresse paternelle [...]

Il fallait ensuite trouver de l'argent, acheter et armer secrètement un navire, tout fut exécuté avec promptitude...

74

Le marquis décrit ensuite complaisamment son voyage en Angleterre pour dissimuler son futur départ vers l'Amérique, répète à de nombreuses reprises que la Cour comme sa famille lui interdisent de partir pour l'Amérique et affirme que nul n'était au courant : « Je partis pour Bordeaux où quelques retards inattendus m'arrêtèrent encore. » Cependant il affirme avoir reçu des lettres de sa famille ainsi qu'une lettre de cachet de Louis XVI : « Défense d'aller au continent américain sous peine de désobéissance, injonction d'aller à Marseille, etc. », mais La Fayette, bravant sa famille et le roi, « pri[t] sur [lui] seul, les risques d'une évasion ».

Telle est la légende créée par La Fayette et son fils sur le départ pour les États-Unis. La Fayette, dans la préface des *Mémoires*, précise cependant que tout cet épisode est résumé à partir d'un entretien que le marquis accorda en 1828 à un écrivain américain, Jared Sparks. Le grand historien américain Gottschalk avait déjà mis à mal cette légende mais sans véritablement approfondir les aspects économiques¹. Depuis, il a été montré qu'il n'y a jamais eu de lettre de cachet expédiée par Louis XVI et que non seulement Sartine était au courant, mais qu'il avait signé des billets de congé pour les militaires qui accompagnaient La Fayette à bord de la *Victoire*. Dans son *La Fayette*, l'inspecteur général des Archives nationales Étienne Taillemite n'hésita pas à écrire que, dans ses *Mémoires*, « La Fayette avait sculpté sa propre statue » et, confirmant le propos de Gottschalk, que la réalité avait été bien différente mais sans entrer dans les détails. Les archives et particulièrement les archives notariales de la famille maternelle de La Fayette, les La Rivière, permettent de proposer une analyse du financement du voyage de La Fayette qui nous donne ainsi une tout autre version du voyage de La Fayette et de sa première expédition aux États-Unis.

Commençons par rejeter définitivement l'affirmation de La Fayette selon laquelle sa belle-famille – le duc d'Ayen, son beau-père, la duchesse d'Ayen-Aguesseau, sa belle-mère – et son épouse, née Adrienne Ayen-Noailles, auraient tout ignoré de son départ et s'y seraient opposés.

1 Louis Gottschalk, *Lafayette Comes to America*, Chicago, University of Chicago Press, 1935.

Les archives du château de La Grange-Bléneau possédées par la Fondation Chambrun contiennent en effet une lettre adressée par la duchesse d'Ayen à l'avocat Gérard, tuteur onéraire de La Fayette, qui est sans ambiguïté :

Nous avons reçu Monsieur de nouveaux avis qui ne nous laissent pas le moindre doute sur la nécessité d'assurer le vaisseau de Monsieur La Fayette et sur l'importance de ne pas perdre un instant [...]

Je joins ici une instruction détaillée. Vous y verrez que Monsieur le maréchal d'Ayen pense ainsi que moi-même qu'il est absolument nécessaire d'écrire à Monsieur de Basmarein par le courrier de mardi [...] Vous y verrez que la principale difficulté qui serait de trouver de l'argent est entièrement détruite puisque ces Messieurs se chargeront de l'avancer, ce à quoi ils ne peuvent se refuser.

En bas de cette missive, un post-scriptum signé par Adrienne mentionne :

Je n'ai rien ajouté Monsieur à la lettre de maman, vous sentirez aussi bien que moi toute l'importance qu'il est de ne pas manquer le courrier de demain et de ne pas exposer par là, Monsieur de La Fayette à perdre un capital de 150 à 200 000 Fr. dont nous serons alors assurés contre tout événement².

Non seulement cette lettre nous confirme que toute la belle-famille de Gilbert participait à son expédition aux États-Unis, mais elle nous donne le nom de l'armateur Reculès de Basmarein, que La Fayette oublie délibérément de mentionner dans ses *Mémoires*. Il est un oubli encore plus important. La Fayette ne rappelle pas qu'il est mineur et sous le contrôle d'un conseil de famille, minorité qui sous l'Ancien Régime va jusqu'à 25 ans. Il est d'ailleurs symptomatique, que quelques jours après son vingt-cinquième anniversaire, en septembre 1782, La Fayette achète un hôtel particulier et dans les mois qui suivent quitte l'hôtel particulier des Ayen-Noailles. Si La Fayette dispose librement de petites sommes pour ses dépenses personnelles, les dépenses liées à son entretien et à celui de son épouse, à ses domestiques et à la gestion de ses biens sont réglées, sous le contrôle du conseil de famille, par l'avocat Gérard qui nous a laissé une comptabilité particulièrement détaillée, comptabilité qui nous donne le train de vie de La Fayette et de son épouse, et qui dans le cas présent va nous permettre de mieux comprendre le financement de l'expédition de La Fayette. Mais auparavant, résumons brièvement l'origine de la fortune de La Fayette et les raisons réelles de son départ pour l'Amérique.

2 La lettre est reproduite dans Patrick Villiers, *L'Hermione. La Fayette Latouche-Tréville. Deux hommes et une frégate au service de l'indépendance américaine*, Nice, Ancre, 2015.

Si La Fayette naît à Chavagnac et se revendique le plus souvent comme auvergnat, sa fortune est pour l'essentiel composée de terres en Bretagne près de Saint-Brieuc et en Touraine, à Loches et Reignac notamment. Pour acheter son régiment de dragons, son père a contracté un riche mariage avec Julie de La Rivière, fille du très riche marquis de La Rivière et petite fille du comte de La Rivière, lieutenant général des armées du roi et commandant des mousquetaires noirs à Versailles. Si la dot de Julie n'était que de 100 000 livres entièrement dépensées pour l'achat du régiment, la mort brutale de ses deux frères fait de Julie l'unique héritière du marquis, qui fait venir Gilbert à Paris en 1768 pour y recevoir une éducation digne de son rang. La mort, le 3 avril 1770, de Julie de La Rivière, suivie le 12 avril par celle du marquis de La Rivière fait de Gilbert de La Fayette un des orphelins les plus riches de France. Sa fortune passe sous le contrôle d'un conseil de famille présidé par son arrière-grand-père, le comte de La Rivière et sa tante, Mademoiselle Du Motier de La Fayette. L'avocat d'affaires Gérard, moyennant la somme de 10 000 livres par an, est chargé de la gestion des biens.

De tout cela La Fayette ne dit pas un mot dans ses mémoires et passe complètement sous silence le rôle pourtant essentiel du comte de La Rivière. Depuis son plus jeune âge, La Fayette veut être un militaire comme son père et son oncle tous deux morts à la guerre. Bien qu'ayant cédé sa charge de capitaine lieutenant des mousquetaires, le comte obtient pour Gilbert une place dans ce corps d'élite le 9 avril 1771 : « J'eus l'honneur de passer une revue devant le roi, d'aller à cheval à Versailles en grand uniforme. » Mais surtout le comte, ami de la prestigieuse famille des Ayen-Noailles, organise le mariage de Gilbert avec Adrienne, la seconde fille du duc d'Ayen, fils du maréchal de Noailles et d'Anne-Louise-Henriette d'Aguesseau, petite fille du chancelier. Bien que ce mariage soit arrangé, Gilbert est adopté par sa belle-famille, particulièrement par sa belle-mère qui n'a pas de fils. Même s'il fréquente la plus haute noblesse et l'entourage de Marie-Antoinette, Gilbert veut être soldat plus qu'un courtisan. Le duc d'Ayen, en sa qualité de lieutenant général, fait entrer La Fayette comme lieutenant dans le régiment familial des dragons de Noailles, commandé par le prince de Poix, cousin germain du duc et dont le premier capitaine est le vicomte de Noailles, également beau-frère de La Fayette pour avoir épousé la fille aînée du duc de Noailles. Gilbert se donne pleinement dans cette carrière militaire et participe à toutes les manœuvres, notamment à celles qui ont lieu chaque année aux alentours de Metz et dont le gouverneur militaire est le comte de Broglie.

La carrière militaire de La Fayette semble ainsi toute tracée quand une réforme appliquée en juin 1776 par le ministre de la Guerre, le comte de Saint-Germain y met fin brutalement. Le ministre impose une diminution des effectifs de

l'armée française qui oblige les régiments à passer de deux compagnies à une seule et par conséquent de deux capitaines à un seul. Le 11 juin, La Fayette, capitaine en second du régiment de Noailles est « réformé », nous dirions aujourd'hui « réserviste » d'office. Il doit quitter le régiment et retourner vivre chez les Noailles et à la Cour. Or La Fayette veut rester militaire, ce que seul un engagement à l'étranger lui permettrait. Un seul terrain d'opérations paraît possible : combattre aux côtés des *Insurgents* américains, mais l'aide de la France à la révolte n'est pas encore officielle.

Dans ses *Mémoires*, La Fayette prétend avoir assisté à un dîner donné à Metz par Charles-François, comte de Broglie en l'honneur du duc de Gloucester, frère du roi d'Angleterre George III, auquel il aurait été invité avec les officiers présents à cette date. Le duc critiqua alors la politique suivie par le gouvernement britannique en Amérique du Nord et aurait prédit la victoire des *Insurgents*. Dans ses *Mémoires*, La Fayette prétend s'être aussitôt enflammé en faveur de la cause de la future république. Rien n'est moins sûr car La Fayette donne comme date août 1776, alors que le dîner s'est tenu le 8 août 1775. Cependant la date d'août 1776, un mois après sa situation de « réformé » correspond bien plus à sa décision de s'engager chez les *Insurgents*. En outre, c'est en 1776 que Louis XVI prend la décision de soutenir les *Insurgents*.

Le 29 février 1776, Beaumarchais adresse à Vergennes, ministre des Affaires étrangères, un mémoire devenu célèbre intitulé *La Paix ou la Guerre*. Le même mois, le comte de Broglie remet à Louis XVI un mémoire *Raisons de prendre part à la guerre*³. À la suite de ces mémoires et des rapports de Bonvouloir, Louis XVI, en Conseil des ministres, décide de soutenir les *Patriots* et de se préparer à une future guerre qui serait principalement sur mer. Le 22 avril, le roi accorde les crédits pour la modernisation de la flotte française et la construction de nouveaux navires sur quatre ans. En mai, Louis XVI accorde 3 millions de livres aux *Patriots* dont 2 millions à Beaumarchais, qui crée le 10 juin 1776 la firme Roderigue Hortalez & C^{ie} pour envoyer au Congrès armes, uniformes et munitions et négocier la vente d'autres armes contre l'achat de produits américains. Beaumarchais affrète aussitôt huit navires pour livrer 30 000 fusils, 100 000 cartouches, 200 canons, etc. Le secrétaire particulier du comte de Broglie, Guy-Martin Du Bois martin, présente le 17 juillet Silas Deane, l'envoyé du Congrès, à Vergennes. Le 15 août, Silas Deane écrit au Secret Committee pour annoncer qu'il commence à recruter des officiers français. Le lendemain, 16 août, Vergennes apprend par ses espions la déclaration d'Indépendance des États-Unis du 4 juillet mais cette déclaration n'est confirmée

3 Patrick Villiers & Jean-Pierre Duteil, *L'Europe, la mer et les colonies (xvii^e-xviii^e siècle)*, Paris, Hachette, 1997, p. 138-139.

qu'en novembre. Le 11 septembre, Silas Deane signe l'engagement controversé de Tronson du Coudray avec l'appui de Gribeauval, le grand réformateur de l'artillerie française. Louis XVI approuve secrètement.

78 Au cœur de l'engagement de la France aux côtés des *Insurgents* apparaît un personnage clé : le comte de Broglie, souvent sous couvert de son secrétaire particulier Dubois-Martin. Il est impossible en quelques phrases de résumer l'œuvre du comte de Broglie de 1763 à 1777 dans la préparation de la guerre contre l'Angleterre mais elle fut essentielle. Frère cadet du maréchal de Broglie, d'une intelligence supérieure, il fut repéré par Louis XV qui le nomma à la tête du « secret du roi », c'est-à-dire à la tête des services secrets français. Il y recruta Vergennes et Beaumarchais. Le comte de Broglie était un ennemi farouche de l'Angleterre et, dès 1763, sur ordre de Louis XV, il a dressé une cartographie des côtes de la Manche en vue d'un plan d'invasion, plan qui sera repris dans ses grandes lignes en 1779, lors du projet d'invasion de l'Angleterre. Gouverneur de Metz depuis 1774, il a pu juger La Fayette lors des grandes manœuvres annuelles de l'armée française en 1774 et 1775. De Broglie était aux côtés du père de La Fayette quand celui-ci fut tué à la bataille de Minden, en 1759.

On le sait aujourd'hui, de Broglie avait l'ambition, compte tenu de sa grande expérience militaire, politique et diplomatique, d'être nommé le généralissime de l'armée des *Insurgents*. À ce titre avec Beaumarchais et Silas Deane, il achète en octobre 1776 une cargaison d'armes et de munitions et affrète un navire : la *Seine*. Son but est de vendre la cargaison d'armes pour financer les dépenses de cette future campagne militaire. Il recrute également un état-major où figurent deux hommes essentiels : Jean de Kalb et François-Augustin du Bois-Martin, frère du secrétaire de de Broglie. C'est ce dernier qui a accueilli Silas Deane en juillet 1776, l'a conduit au château de Ruffec, chez de Broglie et lui a fait visiter les fonderies de canons du comte⁴. Officier au régiment de Port-au-Prince, il a une expérience de l'outre-mer et du commerce colonial. Jean de Kalb, né en Bavière en 1721, est passé très jeune au service de la France et a combattu sous les ordres du maréchal et du comte de Broglie, ses talents de militaire lui ont valu d'être nommé lieutenant-colonel en mai 1761. Anglophone, il a été envoyé en 1766, sur la recommandation de de Broglie, en mission d'espionnage aux États-Unis et à son retour est employé par les services secrets français et le comte⁵.

4 Étienne Taillemite, *La Fayette*, Paris, Fayard, 1989, p. 24.

5 Voir le remarquable article de Bernard Vincent, « Lafayette et la guerre d'Indépendance, neuf lettres inédites », *Sources. Revue d'études anglophones*, n° 16, 2004, p. 7-64.

Selon La Fayette, de Kalb l'aurait présenté le 6 novembre 1776 à Silas Deane, et le 7 décembre La Fayette, le vicomte de Noailles et Ségur auraient signé leur engagement pour les États-Unis ; toujours est-il que le 11 décembre, de Broglie précise sa mission à de Kalb : convaincre le Congrès de recruter « un personnage à qui il faut donner le pouvoir d'amener à lui ses instruments [les officiers] et de leur donner des grades ».

Le 14 décembre, l'*Amphitrite*, en présence de son armateur Beaumarchais, quitte Le Havre pour l'Amérique du Nord avec quarante-neuf officiers français dont Du Coudray et avec 6 132 fusils, 63 canons, etc. Cependant, le 17 décembre, l'ambassadeur anglais Lord Stormont ayant appris ce départ grâce à son réseau d'espions, exige de Sartine, le secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, que les autres navires de Beaumarchais : le *Romain*, l'*Andromède*, l'*Anonime* et la *Seine* soient bloqués au Havre. Or de Kalb et l'état-major de de Broglie devaient embarquer sur la *Seine*. De Broglie doit donc trouver un autre navire et être plus discret, d'où la nécessité de choisir un autre port. Il est presque certain que l'embarquement de La Fayette sur la *Seine* n'était pas encore prévu. C'est conséquemment à l'embargo de la *Seine* que La Fayette se trouvera aux côtés de de Kalb et de Dubois-Martin.

Les documents de l'amirauté conservés aux archives départementales de la Gironde ainsi que divers papiers privés permettent aujourd'hui d'affirmer que le voyage de la *Victoire* a été entièrement organisé par le comte de Broglie avec l'aide des services secrets de Louis XVI et notamment de Beaumarchais. Il fallait cependant protéger les intérêts du clan Noailles. Dans ses mémoires, La Fayette feint d'oublier que son mariage avec Adrienne de Noailles l'a fait entrer dans le cercle royal. Un frère du duc, le marquis de Noailles, est ambassadeur France à Londres, un autre, le duc de Mouchy, ex-comte de Noailles, est gouverneur de Bordeaux et du château Trompette où sont stockés les fusils destinés aux colonies et aux *Insurgents*. Le départ de l'état-major de de Broglie pour l'Amérique ne peut avoir été donné sans l'accord de Louis XVI. Le départ pour l'Amérique du neveu par alliance de l'ambassadeur de France à Londres pouvait provoquer une crise diplomatique. Il fallait donc imaginer une fable pour éviter cette crise, d'où l'envoi de Gilbert à Londres pendant que le navire la *Victoire* est acheté à Bordeaux. Là encore, la correspondance de La Fayette elle-même comporte des contre-vérités.

Ainsi, dans une lettre écrite à Londres le 9 mars, il avise le duc d'Ayen de son départ prochain pour l'Amérique, prétendant avoir déjà acheté le navire :

Vous allez être étonné mon cher papa de ce que je vais vous mander [...] J'ai trouvé une occasion unique de me distinguer et d'apprendre mon métier : je suis

officier général dans l'armée des États-Unis d'Amérique [...] En ce moment, je suis toujours à Londres attendant toujours des nouvelles de mes amis. Dès que je les aurai, je partirai d'ici sans m'arrêter à Paris j'irai m'embarquer sur un vaisseau que j'ai fretté et qui m'appartient. Mes compagnons de voyage sont Monsieur le baron de Kalb, officier de la plus grande distinction, brigadier des armées du roi et major général aux services des États-Unis ainsi que moi et quelques officiers excellents qui veulent bien partager mes aventures. Je suis au comble de la joie d'avoir trouvé une si belle occasion de faire quelque chose et de m'instruire. Je sais bien que je fais des sacrifices énormes et qu'il m'en coûtera plus qu'à personne de quitter ma famille [...] Votre tendre fils La Fayette⁶.

80

Sachant que la correspondance entre l'Angleterre et le continent était systématiquement dépouillée par la police anglaise, on comprend mal qu'une lettre qui n'est même pas protégée par un cryptage, et qui désigne de Kalb nommément, soit ainsi expédiée au duc d'Ayen. Mais surtout, à cette date, la *Victoire* n'a pas encore été achetée et La Fayette n'a pas encore mis d'argent dans l'expédition comme le montre le dépouillement de la comptabilité de son tuteur onéraire, l'avocat Gérard⁷. Dans ses *Mémoires*, comme dans toute sa correspondance, La Fayette oublie de mentionner qu'il est mineur et contrôlé par un conseil de famille⁸. Le dépouillement des archives notariales et de la comptabilité de l'année 1777 permet d'obtenir la chronologie exacte de l'achat de la *Victoire* et le nom des acheteurs.

Le 11 février 1777, alors que La Fayette s'apprête à partir pour Londres à l'invitation de son oncle par alliance Noailles, l'ambassadeur de France, François-Augustin Dubois-Martin écrit de Bordeaux au comte de Broglie qu'il a trouvé un navire auprès d'un négociant armateur, Jacques Reculés de Basmarein, pour 29 000 livres. François-Augustin, cadet de famille, n'a pas d'argent et c'est bien entendu le comte de Broglie qui paie. Le beau-frère de Dubois-Martin, Pierre de Larquier aurait apporté 3 000 livres tournois. C'est ce qu'affirme en s'appuyant sur ses papiers de famille M. Bernard de Larquier

6 André Maurois, *Adrienne ou la Vie de Mme de La Fayette*, Paris, Hachette, 1960, p. 68-69. Pour les rapports entre de Kalb et de Broglie, voir : Henri Doniol, *Histoire de la participation de la France à l'établissement des États-Unis d'Amérique. Correspondance diplomatique et documents*, Paris, t. II, 1886, t. III, 1892, t. II.

7 Archives nationales (désormais AN), minutier central, ET/LVIII/492. Voir notamment « Dépense, premier chapitre à cause des paiements faits au ci-après nommé pour l'acquit des engagements de Monsieur le Marquis de La Fayette depuis le dit jour 30 avril 1777 ». La première dépense est le paiement d'une lettre de change de 2 400 livres tirée le 12 avril à l'ordre de MM. Reculés de Basmarein et Raimbaux et C^{ie}.

8 Le rôle du conseil de famille et de la duchesse d'Ayen sont analysés dans : Patrick Villiers et Laurence Chatel de Brancion, *La Fayette. Rêver la gloire*, Saint-Rémy-en-l'Eau, Monelle Hayot, 2013, p. 62-78.

dans son ouvrage *La Fayette usurpateur du vaisseau « La Victoire »*⁹. La thèse de M. de Larquier est particulièrement convaincante malgré certaines erreurs notamment sur le naufrage de la *Victoire*. M. de Larquier n'a jamais publié les documents originaux qui viennent de fonds privés. Cependant la comptabilité de La Fayette qui se trouve déposée aux Archives nationales permet de confirmer cette thèse.

La Fayette part pour Londres le 11 février. Il découvre alors la mer pour la première fois. Au cours de la traversée de la Manche, il souffre d'un violent mal de mer. Gilbert connaîtra le mal de mer lors de chacune de ses traversées pour l'Amérique. Comme en témoignent les archives de l'amirauté de Bordeaux, la future *Victoire* se nomme en réalité la *Bonne Mère*, navire de 268 tx, appartenant à l'armateur Labat de Sérène. Probablement pour tromper les espions anglais très nombreux à Bordeaux, *La Bonne Mère* est d'abord vendue le 19 février à l'armateur Louis Lanoix. Ce dernier la rebaptise la *Clary* et la vend sous seing privé à Basmarein le 22 février, mais la vente n'est enregistrée avec le nouveau nom que le 7 mars. Basmarein, le nouveau propriétaire, déclare alors la renommer la *Victoire*. Tous ces changements de nom et ventes¹⁰ sont réalisés entre négociants et La Fayette ne peut y avoir pris la moindre part. Au passage le prix passe de 25 500 livres à 29 000 livres¹¹. Dubois-Martin loge à Bordeaux chez les Nairac, négociants très connus.

Rappelons qu'à cette date, selon l'ordonnance de 1681, seul un armateur peut armer un navire et doit déposer une forte caution l'obligeant à faire le retour du navire dans le port de départ. En revanche, l'armateur peut vendre tout ou partie du navire comme le montrent les registres propriétés dont certains existent encore dans les archives. C'est donc Basmarein qui recrute l'équipage et le capitaine Boursier. Le rôle d'équipage a malheureusement disparu.

La maison Basmarein, Raimbaux et C^{ie}, était en relations d'affaires avec Beaumarchais et va armer cette même année pour l'Amérique deux autres navires, la *Duchesse de Mortemart* et le *Meulan*. En dix-huit mois, de la fin de l'hiver 1777 à la fin de l'été 1778, elle va expédier 65 navires jaugeant 13 000 tonneaux, armés de 381 canons et montés par 1 550 hommes d'équipage. À cette flotte s'ajouteront trois corvettes corsaires contre les Anglais, soit 68 bateaux au total. 38 de ces bateaux ne sont jamais revenus. Nulle trace du nom de La Fayette dans les archives de l'amirauté, mais au contraire toujours celui de Basmarein.

9 Bernard de Larquier, *La Fayette. Usurpateur du vaisseau « La Victoire »*, Surgères, chez l'auteur, 1987.

10 Ces documents sont aujourd'hui en ligne aux archives départementales de la Gironde. Voir les registres de « Déclarations de propriétés », 6B 1722 sq., que j'ai dépouillés de 1972 à 1975.

11 Bernard de Larquier, *La Fayette, op. cit.*, p. 53 sq.

Un document essentiel pour déterminer la date et l'engagement financier du jeune marquis se trouve dans la comptabilité de l'avocat Gérard. Ce dernier étant décédé le 2 février 1779, il fut remplacé en mars par Grattepain-Morizot qui accepta la charge après remise des comptes par les héritiers de Gérard, sous le nom explicite d'« État des engagements contractés par le marquis de La Fayette au commencement de février 1777, moment de son départ pour l'Amérique¹² ». Le mois de février est caractérisé par l'achat à crédit de l'« *Atlas de l'Amérique septentrionale des sieurs Pierriers et Verriers géographes du roi* », que La Fayette finira de payer le 16 septembre 1778. Au total, le marquis contracte en février pour 110 525 livres d'emprunts. D'avril 1777 au 31 décembre 1778 le total des recettes du marquis fut de 268 943 livres tournois et celui des dépenses de 255 233 livres dont 55 000 livres pour le train de vie parisien de Gilbert et 31 000 livres pour celui d'Adrienne. Nous voilà bien éloignés de la vision misérabiliste d'une Adrienne enceinte et recluse dans une chambre de l'hôtel parental. Adrienne tient à Paris un salon qui est un des plus fréquentés de la capitale.

En regard des emprunts de février 1777, les emplois ne figurent pas mais deux sommes sont particulièrement explicites : 43 500 livres tournois empruntées à Beaumarchais et 16 500 au vicomte de Choiseul. L'emprunt à Beaumarchais ne laisse aucun doute sur la volonté du départ pour l'Amérique et le soutien officieux de l'entourage royal. Tous ces comptes étant soumis à Madame d'Ayen et à la tante de Chavaniac, comment ajouter foi aux propos de Gilbert prétendant avoir engagé ses dépenses pour l'Amérique sans que son entourage le sache ? C'est également ce qu'écrit le 26 mai 1777 l'*Espion anglais*, journal bien informé :

Je veux croire que le marquis de La Fayette, entraîné par une louable ambition, ait conçu de lui-même le hardi projet d'aller servir la cause des *Insurgents* ; il n'y a là rien d'extraordinaire mais, s'il est enflammé par l'ardeur de la gloire, il est en même temps très jeune et d'un caractère modeste et timide. Est-il vraisemblable qu'il ait osé ou pu l'exécuter sans que sa famille en ait connaissance ?

C'est le comte de Broglie qui a acheté la *Victoire* et une première partie de la cargaison d'armes, une partie des officiers qui devaient l'accompagner ont également acheté des armes, notamment de Kalb, mais encore fallait-il disposer d'une certaine fortune pour faire ces achats, ce qui n'est pas le cas du chevalier Du Buysson qui dans une lettre adressée au comte de Broglie confirme l'achat de cette cargaison d'armes :

¹² AN, minutier central, ET/LVIII/492.

Le marquis avait sur son vaisseau une riche cargaison. Il s'était annoncé pour vendre le tout. Il avait trouvé de 3 à 4 cent pour cent de profit sur cette somme considérable. Il espérait tous nous obliger. Nous comptions en avoir assez pour passer 2 ou 3 ans avec aisance dans ce pays-ci...

Ainsi, reprenant les idées du comte de Broglie, la famille Noailles a imaginé acheter une cargaison dont la revente financerait la campagne de La Fayette aux États-Unis en 1777 et 1778. Quel est donc le montant de cette cargaison ? Selon M. Larquier, la valeur de la cargaison était supérieure à 100 000 livres. À cet égard la comptabilité tenue par Gérard permet de préciser une partie des engagements de La Fayette. Le jeune marquis monte à bord de la *Victoire* le 17 mars, mais il signe ses premières lettres de change pour rembourser la cargaison à partir du 24 mars. Ce jour-là, il rembourse 19 000 livres à Du Buysson qui dispose ainsi d'une somme non négligeable, mais refuse donc de prendre le risque de vendre sa part de cargaison aux États-Unis.

Le jeune marquis rembourse 38 000 livres à Dubois-Martin à qui il versera une nouvelle lettre de change à Philadelphie de 19 251 livres soit 57 251 livres. Ce qui confirme que Dubois-Martin a payé à Basmarein non seulement le navire mais également une partie de la cargaison avec l'argent du comte de Broglie. Avec ce remboursement, Dubois-Martin partira tenter de convaincre le Congrès des États-Unis de recruter le comte de Broglie. La Fayette signa également une lettre de change de 4 412 livres et une autre de 5 000 livres à l'ordre de Basmarein. Il fera également une lettre de change à de Kalb à Charleston pour la somme de 27 431 livres le 26 juin, donc après la vente de la cargaison. D'autres lettres de change seront versées ultérieurement à Basmarein. En 1778 le prêt de 43 500 lt consenti par Beaumarchais en février 1777 sera remboursé.

On ne peut savoir dans le remboursement de ces sommes ce qui correspond exactement à l'achat de la cargaison de la *Victoire*, à l'achat du navire et ce qui relève des frais de l'expédition pour La Fayette lui-même : prise en charge de ses aides de camp et de ses domestiques, armes personnelles, argent personnel, uniformes, etc. La Fayette est propriétaire de 60 à 70 % de la cargaison au départ de Bordeaux, de Kalb et Dubois-Martin en possèdent également une partie, Basmarein également.

La Fayette part donc pour les États-Unis avec l'intention de payer ses dépenses par la vente de la cargaison de la *Victoire*. La valeur de la cargaison de la *Victoire* ne s'explique que par la présence d'armes, de munitions et d'uniformes, ce que confirme le comte de Ségur dans ses *Mémoires* et d'autres sources, notamment américaines. À Charleston, selon le professeur Robert Crout, les armes et les autres éléments de la cargaison ont été remis à la maison John Cripps and Mey, correspondants de Basmarein avec mission de « vendre la cargaison, de charger

le navire de denrées du pays et d'expédier le tout pour le compte et risque du marquis de La Fayette à l'adresse de MM. Reculés de Basmarein, Rambaux et C^{ie} » par une convention du 24 juin 1777, confirmée en 1779.

Comme le prouve la lettre de la duchesse d'Ayen à l'avocat Gérard, citée au début de cet article, la vente des armes doit dégager un grand bénéfice dont une partie sera transformée en une cargaison de riz acheté à Charleston et ultérieurement revendu à Saint-Domingue, ce qui permettra un bénéfice supplémentaire. Le naufrage de la *Victoire* avec cette cargaison de riz en quittant Charleston mettra fin à ce deuxième profit mais l'assurance contractée à Bordeaux en permettra le remboursement de déduction faite de ce qui fut sauvé sur place et déduction faite de la prime d'assurance.

84

Quel bénéfice La Fayette a-t-il pu réaliser à Charleston ? Beaumarchais, dans sa correspondance avec les négociants de Nantes et de Bordeaux, affirmait que la vente des armes et munitions était profitable à hauteur de 300 % à 400 %. Beaucoup de fournitures demandées par les *Insurgents* étaient en vente libre. Les armateurs achetaient chaque année des milliers de fusils aux manufactures de Saint-Étienne, notamment à celle de Montieu. Cet associé de Beaumarchais possédait également des entrepôts à Nantes pour la vente et la réparation de fusils et de pistolets. Dans cette ville comme à La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, on vendait également des sabres ou des pistolets par centaines pour la traite des noirs ou pour l'armement des navires de commerce. Enfin, Louis XVI décida le remplacement du fusil modèle 1766 léger en service dans l'armée française. Des milliers de fusils de ce modèle 1766 furent vendus à destination des *Insurgents*, notamment à Beaumarchais et à Montieu mais également à d'autres armateurs.

Selon mes estimations, il y avait au moins 5 000 fusils à bord de la *Victoire*, un historien américain a même affirmé qu'il y en aurait eu 25 000. Ces fusils proviennent le plus vraisemblablement de l'arsenal de Bordeaux. Le duc de Mouchy, oncle par alliance de La Fayette était le gouverneur de Bordeaux et du château Trompette où étaient stockés les fusils de l'armée royale et notamment les vieux fusils modèle 1763. Au moment d'embarquer sur la *Victoire*, La Fayette déjeuna avec le duc de Mouchy et se rendit également à plusieurs reprises à Ruffec, chez le comte de Broglie, également fabricant de canons et de boulets. La cargaison du navire fut au centre des conversations.

Dans une lettre adressée à Adrienne après son arrivée sur la côte américaine, La Fayette a décrit en termes euphoriques sa marche depuis la plantation du major Benjamin Huger jusqu'à Charleston : « J'arrive mon cher cœur en fort

bonne santé dans la maison d'un officier américain [le major Huger]. Je vais ce soir à Charleston. Les manières de ce monde-ci sont simples, honnêtes et dignes en tout du pays où tout retentit du beau nom de liberté... »

Du Buysson nous donne une tout autre version beaucoup moins romantique :

Nous arrivâmes après trois jours de marche à Charleston, faits comme des gueux et des brigands. Nous fûmes reçus en conséquence et montrer (*sic*) au doigt par la population du pays lorsque nous nous dîmes des officiers français uniquement conduit (*sic*) par le désir de la gloire et de défendre leurs libertés et traité d'aventuriers mêmes par les Français qui sont en grand nombre à Charleston. La plupart de ces officiers français sont des officiers perdus de dettes, plusieurs chassés de leur corps...

La Fayette au contraire se vante d'avoir été très bien reçu « par le gouverneur Rutledge et les généraux Howe, Moultrie et Gulden ». C'est bien évidemment l'arrivée du navire qui explique ce retournement. Dans une lettre du 19 juin, La Fayette annonce à Adrienne l'arrivée de la *Victoire* en ces termes :

Quand je suis arrivé à Charleston, tout le monde m'a dit que mon vaisseau était pris sûrement parce que deux frégates anglaises bloquaient le port. Eh bien par un bonheur inconcevable, un coup de vent ayant un instant éloigné les frégates, mon vaisseau est arrivé en plein midi sans rencontrer ni ami ni ennemi¹³.

Trop de pièces manquent dans les différentes archives pour construire de manière absolue la comptabilité de l'expédition de la *Victoire* mais on peut estimer que cette cargaison a été vendue pour 250 000 livres à 300 000 livres. Il est révélateur que La Fayette, deux jours après l'arrivée du navire, fit un don de 27 000 livres tournois aux autorités de Charleston puis se fit ouvrir un crédit sur Philadelphie et acheta chevaux et berlines pour son voyage à Philadelphie. Les dépenses connues de La Fayette correspondent aux 200-250 000 livres citées par Adrienne et la duchesse d'Ayen dans la lettre à Basmarein. Il est cependant impossible de mesurer le bénéfice net. La cargaison de la *Victoire* a-t-elle été payée au comptant ou à crédit ? La Fayette a constamment recours aux lettres de change mais le numéraire manque cruellement aux États-Unis en guerre. La vente des fusils et des munitions à Charleston a servi à acheter la cargaison de riz de la *Victoire*, de même que le don fait aux autorités de Charleston et les achats pour se rendre à Philadelphie.

Quel a été le solde de cette opération après l'achat du riz ? Difficile à dire, mais Cripps and Mey ouvrirent un crédit à La Fayette sur leurs correspondants de Philadelphie et notamment sur le célèbre banquier Norris, qui va soutenir

13 Patrick Villiers et Laurence Chatel de Brancion, *La Fayette, op. cit.*, p. 70-73.

la candidature de Gilbert devant le Congrès des États-Unis. Dans une lettre à Cripps, écrite à Valley Forge le 4 juin 1778, le marquis lui rappela qu'il était encore dépositaire de sommes très importantes et lui demanda de rembourser 7 000 \$ qu'il avait empruntés au président du Congrès Henry Laurens.

On peut estimer que pour un investissement net dans la *Victoire* d'environ 50 000 livres tournois, La Fayette et sa famille ont gagné probablement 150 000 livres tournois, peut-être plus. Cette somme aurait pu être encore supérieure si la *Victoire* n'avait pas fait naufrage le 14 août en sortant de Charleston. L'équipage fut sauvé mais le navire ne put être renfloué. La cargaison de riz était bien à bord et Cripps parvint à sauver et revendre pour 15 000 livres tournois de cette dernière. Le marquis recevra en 1780 et 1781 le produit de l'assurance de la cargaison. Le bénéfice que la vente de cette cargaison aurait pu faire aux Antilles n'a donc pas été réalisé. Néanmoins, par rapport à ses compagnons de voyage, La Fayette est riche. On comprend mieux qu'il se présente devant le Congrès des États-Unis à Philadelphie en prononçant sa célèbre phrase : « Je viens servir à mes dépens », c'est-à-dire avec le grade de général des États-Unis, mais sans solde.

L'étude du voyage commercial de la *Victoire* nous révèle que La Fayette, qui, dans sa correspondance et ses discours, aime à se faire passer pour un homme qui ne connaît rien à l'argent, n'est pas un naïf en matière commerciale. Cette fausse naïveté ne doit pas faire oublier que le marquis pouvait réellement être généreux comme le prouvent les 27 000 livres offerts aux autorités de Charleston. Tout le bénéfice de ce voyage fut réinvesti dans son engagement aux côtés des *Insurgents* de 1777 à 1778. Si le voyage commercial de la *Victoire* fut une réussite, il restait à La Fayette à prouver son engagement auprès des *Insurgents* et sa valeur militaire, ce qu'il démontrera à la bataille de la Brandywine puis aux côtés de l'amiral d'Estaing en 1778 et surtout lors de son deuxième engagement après son retour triomphal sur l'*Hermione*¹⁴.

14 La Fayette fut aux États-Unis un très brillant militaire, adoptant les méthodes de guérilla des *Insurgents*. Voir notre ouvrage : *L'Hermione. La Fayette Latouche Tréville, op. cit.*, en part. p. 29-41, 125-151.

QUELQUES ASPECTS DU FINANCEMENT DE L'ÉCONOMIE MARITIME MARCHANDE EN FRANCE AUX XIX^e-XX^e SIÈCLES

Hubert Bonin

*Professeur émérite et chercheur en histoire économique, Sciences Po Bordeaux,
UMR CNRS 5113 GRETHA – université de Bordeaux*

Ce texte n'a pas l'ambition de couvrir le thème du financement de l'économie marchande de façon exhaustive. Il faudrait d'abord un spécialiste de l'histoire des chantiers navals et des compagnies d'armement maritime ; on devrait ensuite mobiliser des fonds d'archives considérables et dispersés. Or l'historien des banques et des entreprises a scruté les seules archives bancaires et complété ce butin par des éléments puisés dans les ouvrages des spécialistes¹, en tenant compte de l'arrière-fond qui sous-tend l'évolution de ces branches d'activité². Il s'agit donc ici plutôt d'un essai qui dégage les enjeux des flux d'argent vers des sociétés sans cesse désireuses de renouveler leur flotte et de l'adapter aux mutations de l'économie française et européenne.

Précisons qu'il ne sera pas question ici du financement des équipements portuaires – un sujet pourtant essentiel³ – ni de la vie financière des sociétés de construction navale, sinon par ricochet. Je me concentrerai sur les défis et les besoins auxquels les entreprises ont été confrontées, avec une approche

- 1 *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les Constructions navales dans l'histoire », dir. Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi, 2007 ; Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002 ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Le naufrage de la marine marchande française au xx^e siècle », *Entreprises & histoire*, n° 27, 2001/1, p. 23-43 ; ead., *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007.
- 2 Lewis Fisher & Even Lange (dir.), *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries. The Comparative Dimension*, St. John's, Newfoundland, International Maritime History Association, 2008 ; Hubert Bonin, « Trade and Transportation (19th-20th Centuries) », dans John Zumerchik & Steven Danver (dir.), *Seas and Waterways of the World. An Encyclopedia of History, Uses, and Issues*, Santa Barbara, ABC Clío, 2009, t. II, p. 663-671 ; Gelina Harlaftis, « Epilogue: A Key Industry or an Invisible Industry? », dans Gelina Harlaftis, Stig Tenold & Jesús Valdaliso (dir.), *The World's Key Industry. History and Economics of International Shipping*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012, p. 263-272.
- 3 Bruno Marnot, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011 ; id., *Le Refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2012.

thématique destinée à faciliter la compréhension des mécanismes de financement au plus près du quotidien grâce à des exemples, par conséquent de façon fragmentaire. Ce seront donc autant de petits essais en autant d'aperçus fragmentaires, dont l'assemblage permettra de se rendre compte des enjeux auxquels ont été confrontés les armateurs.

DES COMPAGNIES GESTIONNAIRES D'ACTIFS MARITIMES EN QUÊTE DE LIQUIDITÉS RÉCURRENTES

88

Une première remarque aborde la question des liquidités, donc des ressources courantes, que peut générer une gestion draconienne. En amont, bien sûr, une source d'économies est la commande de *sister ship* auprès d'un chantier naval – britannique, souvent –, quand la société est contrainte de se doter de navires neufs et qu'elle pense avoir l'usage de plusieurs d'entre eux dans un délai bref, évidemment lors des cycles de croissance, comme à la Belle Époque. Mais c'est l'aval qui est intéressant ; en effet, à scruter par exemple l'évolution de la compagnie marseillaise Fraissinet⁴, on note les tâtonnements sur plusieurs lignes – Asie, mer Noire, etc. –, la fluidité du parc de navires, souvent revendus. Or, c'est un point important de cette histoire financière : une partie des recettes provient de l'élagage du parc, à cause de l'obsolescence du bâtiment ou de son inadaptation aux besoins, suite à une réorganisation de la carte des flux. Le *Golconde*, construit en 1883, part en Italie dès 1884 et est revendu à perte ; le *Pelion* (1883) part en Iran en 1923 ; le *Tauris* (1883) est cédé en 1890, le *Tabor* (1889) en 1904, le *Mitidja* (acheté à un consœur en 1889) en 1901, le *Cyrnos* (1890) dès 1890, etc.

Cet aperçu allusif débouche sur un constat : chaque armateur se crée des liquidités en faisant bouger les pions de sa flotte ; les gros disposent ainsi d'un « matelas » en cas de besoin et cèdent une partie de leur actif mobile ; nombre de petits acquièrent ces navires à bon prix et ainsi peuvent continuer à occuper tel ou tel créneau géographique ou sectoriel puisque, pendant des décennies, ce sont des dizaines de PME qui gèrent une part substantielle du transport cargo et cabotage. Inversement, les gros acquièrent à leur tour des navires d'occasion, comme quand Fraissinet reprend une demi-douzaine de navires à une société en faillite en 1892 – Morelli, pour la Corse – ou quand il achète trois navires presque neufs en 1899-1902. Une évaluation sommaire concernant Fraissinet

4 Paul Bois, « Fraissinet », dans *Armements marseillais. Compagnies de navigation et navires à vapeur (1831-1988)*, 2^e éd., Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1992, p. 17-59.

indique que, entre 1880 et 1960, elle perd en mer vingt-trois navires, en livre à la démolition quatorze et en cède quarante-cinq à d'autres armateurs français ou étrangers ; elle n'en achète à ses confrères que dix et obtient des bateaux Allemands et *liberty ships* au lendemain des guerres au nombre de sept. Enfin, la perte de navires est plus ou moins compensée par les indemnités versées par les compagnies d'assurance maritimes, thème non abordé ici.

Il faut se garder par conséquent d'être obnubilé par les navires de prestige et d'importance dès lors qu'une sorte de marché d'actifs maritimes est animée par les compagnies : elles y vendent et achètent, en brassant ainsi des liquidités, ce qui leur permet de comprimer leurs dépenses d'équipement et *in fine* d'alléger leur bilan. Sans pouvoir plonger ici dans l'étude des bilans, il faut noter que l'usage comptable de l'amortissement constitue indirectement une autre source d'argent, puisque la déduction annuelle d'un montant de la valeur d'achat de la flotte permet d'alléger l'impôt et de considérer les sommes ainsi amorties comme un levier de liquidités potentielles.

L'INSERTION DE LA MARINE DANS LE QUOTIDIEN BANCAIRE

Un deuxième point concerne l'insertion de la communauté des affaires dans le marché de l'argent au jour le jour, afin, là encore, d'obtenir des liquidités. La vie quotidienne, banale, des armements bénéficie du concours permanent des banques, locales ou nationales, qui mettent de l'huile dans les rouages de leur trésorerie. Par exemple, la Compagnie générale des bateaux à vapeur à hélice du Nord, de Dunkerque – au capital de deux millions de francs – dispose en 1891 de « quatorze navires de 800 à 1 000 tonnes qui font le cabotage sur les côtes de France et d'Algérie⁵ ». Elle a besoin d'escompter les traites que lui remettent ses clients chargeurs, auprès de Scalbert, la banque de Lille qui gère une clientèle jusqu'à Dunkerque ou Calais : « Papier envoyé en couverture : 20 000 francs par Scalbert, son banquier. Se créent aussi parfois des ressources en tirant sur ses principaux actionnaires, qui sont tous riches. Dans ce cas, ce papier vient à la succursale par Petyt et C^{ie}⁶. » Le gros armateur de Bordeaux et Dunkerque qu'est A. D. Bordes – importateur de nitrates chiliens et de charbons anglais – nourrit lui aussi un portefeuille de traites sur cette place, avec 250 000 francs d'encours d'effets à l'agence de Dunkerque de la Société Générale en 1897 et, à la grosse banque locale Petyt – 150 000 francs⁷.

5 Archives historiques de la Banque de France, « Rapport de l'inspection de la Banque de France à la succursale de Dunkerque », le 15 octobre 1891.

6 *Ibid.*, le 3 septembre 1894.

7 *Ibid.*, le 28 octobre 1897.

À Nantes, la Société Générale épaula la maison d'armement maritime Guillon et Fleury, client hérité d'une banque locale qu'elle a absorbée en 1895, Naudin – Durand – Gasselin : « les effets à la Société Générale représentent la mobilisation d'avances consenties sur hypothèques maritimes données ou à donner quand les navires seront à flot⁸ », des voiliers de quelques centaines de milliers de francs, sur lesquels des prêts sont accordés pour une petite moitié environ, avec l'aval des membres de la famille. La loi de 1893 prévoit en effet l'octroi de primes par l'État pour tout achat de navire à voiles construit en France, et des Nantais en profitent pour investir, d'où des occasions de crédits hypothécaires pour la Générale – comme en 1898 –, sur huit ans, avec remboursements par tranches annuelles. Des noms symboliques du capitalisme nantais sont apparus dans le portefeuille clients de la Société Générale, dont des entités d'un groupe familial animé par Eugène Guillet de La Brosse, fédérant de grosses affaires dans la région : De La Brosse & Fouché, constructions navales, transformée en Ateliers & Chantiers de Bretagne, durablement cliente de la Générale, tout comme le devient une autre entité, la Société nouvelle d'armement, qui regroupe plusieurs armements et qui fait appel à l'escompte de la maison en 1913 pour quelque 1,7 million de francs, soit une épaisse ligne de crédit, car elle est « engagée dans toutes les affaires De La Brosse⁹ ».

Le cas de la Compagnie des messageries maritimes est symbolique : à la Belle Époque, elle s'appuie sur le syndicat de banques qui sont ses compagnons de route. Elle bénéficie de ses avances et de ses crédits (**tableau 1**).

Tableau 1. Les Messageries maritimes et son syndicat bancaire en 1900-1909

Avance de trois millions	Crédit industriel et commercial Société Générale	1 ^{er} janvier 1891
Avance de deux millions	<i>Idem</i>	27 février 1900
Avance de quatre millions, garantie par des bons au porteur ou à ordre	Société Générale	20 mars 1900
Crédit de deux millions pour un an à 3 %, dans l'at- tente d'une émission de titres	Société Générale, Paribas, Crédit lyonnais	30 mars 1909

Source : Archives historiques de la Société Générale.

8 *Ibid.*, « Rapport de l'inspection de la Banque de France à la succursale de Nantes », 1896.

9 *Ibid.*, 1913. Sur Nantes, voir Olivier Pétré-Grenouilleau, *Nantes. Histoire et géographie contemporaine*, Plomelin, Palantines, 2003.

Sans originalité, là non plus, les compagnies d'armement maritime ont parfois besoin de capitaux longs. Les familles ou groupes d'investisseurs détenteurs du capital satisfont naturellement à l'essentiel, en remettant de l'argent dans leur entreprise au fil des années, afin d'accompagner sa croissance et de renouveler sa flotte. Seules les plus grandes sociétés, celles qui, au statut de société anonyme et à l'envergure nationale, peuvent accéder en direct au marché financier, soit pour étayer leur capital, soit pour lever des fonds par le biais de l'émission d'obligations. Cela explique l'adoption du statut de SA au fil du temps, comme à la Compagnie de navigation mixte : en 1858, « elle est transformée en SA, augmente son capital et c'est à Lyon qu'elle trouve encore l'argent et y transfère son siège¹⁰ ».

Avec le soutien classique d'un syndicat bancaire, la Compagnie générale transatlantique procède à une émission de 300 000 obligations en 1887-1888 afin de financer son expansion et de convertir en nouveaux titres des obligations déjà en circulation¹¹. L'année suivante, le Crédit lyonnais participe à « l'émission d'un emprunt de 25 millions [de francs] destiné en partie au remboursement d'emprunts antérieurs et pour le surplus à l'extension du matériel de la Compagnie [des messageries maritimes¹²] ». Plus tard, la Société Générale dirige une nouvelle émission d'obligations des Messageries maritimes en 1896 et « aura la comptabilité de l'ensemble de l'opération¹³ ». Elle-même et le Lyonnais placent chacun 20 000 titres, devant le Crédit industriel et commercial (CIC) (12 500), la Société marseillaise de crédit (7 500) et la maison lyonnaise Cambefort (2 000). Une nouvelle émission d'obligations des Messageries maritimes en 1909, pour quatre millions, fournit l'occasion à la banque de garantir l'intégralité des 4 000 bons¹⁴.

L'émission d'obligations de la Compagnie générale transatlantique en 1914 est elle aussi classique. On doit vendre 60 000 bons décennaux 5 % de 500 francs, soit une somme de trente millions de francs¹⁵. En juin 1914, un syndicat de placement est donc constitué par la Banque française pour le commerce et l'industrie, la Banque transatlantique, le CNEP, le Crédit lyonnais, la Société Générale et la Société marseillaise de crédit.

10 Paul Bois, *Armements marseillais*, *op. cit.*, p. 66.

11 « Procès verbal du conseil d'administration du Crédit lyonnais », le 31 janvier 1888.

12 *Ibid.*, les 17 et 31 janvier 1888.

13 « Procès-verbal du conseil d'administration de la Société Générale », le 28 janvier 1896.

14 *Ibid.*, le 30 mars 1909.

15 Archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, 981H100, « Note Compagnie générale transatlantique ».

Financer l'intégration verticale

Un cas délicat est constitué par les processus d'intégration verticale, qui séduisent de temps à autre les armateurs. Ils pensent que posséder leur propre chantier naval pourrait leur permettre de mieux contrôler l'ingénierie technique en fonction de leurs besoins, de comprimer les coûts de fabrication et enfin de s'approprier une partie des marges de profit. Généralement, au bout d'un certain temps, fort variable d'ailleurs, on s'aperçoit qu'une telle participation finit par peser sur le bilan de la maison mère : c'est un beau fleuron à l'actif ; mais il faut faire des avances à la filiale intégrée, engager des fonds pour sa modernisation récurrente, etc.

Cela débouche sur des aventures financières contrastées, qui, toutes, s'accompagnent d'un partenariat bancaire.

92 La Société [des ateliers et chantiers] de la Loire a été constituée en 1881, sous les auspices du Comptoir d'escompte [de Paris] et de la Compagnie des chargeurs réunis, en vue de bénéficier des avantages résultant de la loi sur la marine marchande promulguée le 30 janvier 1881. Elle a acquis immédiatement des chantiers et ateliers déjà en exploitation à Nantes et construit un second chantier à Saint-Nazaire¹⁶.

De même, « la Société de Penhoët a été constituée en 1900, sous les auspices de la Banque transatlantique, pour continuer l'exploitation de chantiers déjà exploités à Saint-Nazaire par la Compagnie transatlantique et acquérir un chantier secondaire au Grand-Quevilly (Rouen)¹⁷ ».

Que cherchent les banques, et réciproquement, dans de telles relations ? On pressent qu'elles désirent fournir des avances destinées à financer les contrats de construction de navires, des découverts – renouvelables de trois mois en trois mois, selon la conjoncture économique – afin d'aider à compléter le fonds de roulement quand il faut assurer le paiement des fournisseurs de matériaux ou semi-produits, et enfin des escomptes pour mobiliser des traites sur des clients pendant quelques mois. Comme dans toutes les branches d'activité, la banque d'entreprise bénéficie aux armateurs parrains de ces affaires. On comprend mieux ainsi que six représentants de la Banque transatlantique siègent au conseil d'administration de Penhoët en 1909 et que les deux banques d'affaires que sont Paribas et la Banque de l'union parisienne et la maison de haute banque Mirabaud aient un siège chacun à celui de la Société de la Loire, à la même date. La Société des forges et chantiers de la Méditerranée – La Seyne, Le Havre – accueille quant à elle deux administrateurs issus de la Société marseillaise de

16 Archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, DEEF 21061, « Note sur les principales affaires françaises de construction maritime, rapport de mission », juin 1909.

17 *Ibid.*

crédit, aux côtés des deux venus des Messageries maritimes. Les banquiers font preuve d'empathie, mais ils désirent surtout réduire l'asymétrie d'information et humer au plus près l'air des bilans et des choix de financement.

C'est que ce sont de grosses sociétés qui mobilisent, à leur échelle, beaucoup de capitaux – 31 millions en 1908 pour la Société de la Loire, 20 millions chez Penhoët, 36 millions à la Méditerranée. Le Crédit lyonnais estime ainsi à des dizaines de millions de francs l'argent nécessaire et relève les fluctuations des besoins en fonction de l'intensité des commandes et de la montée en puissance du cycle de fabrication des navires (**tableau 2**).

Tableau 2. Valeur des travaux en cours dans certains chantiers navals au début du xx^e siècle (en millions de francs)

	Méditerranée	Loire	Penhoët	Gironde
1901	75	51	15	9
1902	90	48	18	10
1903	103	45	21	11
1904	84	46	26	18
1905	75	40	20	26
1906	91	30	27	38
1907	67	37	36	41
1908	40	44	43	55

Source : archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, DEEF 21061, « Note sur les principales affaires françaises de construction maritime, rapport de mission », juin 1909

Heureusement, en sus des rentrées d'argent récurrentes procurées par les commandes de la marine de guerre et par celles des armements maritimes parrains ou bons clients, les chantiers navals parviennent à se constituer chacune un « matelas » de disponibilités financières et tirent parti de la vitalité du crédit interentreprises en payant à terme les factures de leurs fournisseurs (**tableau 3**).

Tableau 3. L'élasticité des comptes de trois chantiers navals liés à des compagnies d'armement en 1908 (en milliers de francs)

	Méditerranée	Loire	Penhoët
Excédent du fonds de roulement sur le passif envers les tiers	20 173	22 245	9 609
Excédent des disponibilités immédiates sur les exigibilités immédiates	8 919	18 483	863
Bénéfices nets (moyenne)	1889-1908	31 246	
	1893-1908	44 280	
	1902-1908		7 348
Sommes mises en réserve après le paiement du dividende	1889-1908	11 419	
	1893-1908	25 004	2 781
	1902-1908		
	1902-1908	6 005	17 302
			2 781

Source : archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, DEEF 21061, « Note sur les principales affaires françaises de construction maritime, rapport de mission », juin 1909.

D'un côté leur situation de trésorerie doit en effet leur permettre de résister aux coups de vent conjoncturels, quand les commandes se replient ; de l'autre, elles doivent se réjouir que leurs fournisseurs puissent mobiliser leurs traites commerciales auprès de leurs propres banquiers. Cette branche, parfois intime avec ses commanditaires, comme dans ces trois cas d'étude, est bien insérée dans l'économie du crédit, sous tous ses aspects.

L'enjeu du « matelas de liquidités », ou tout au moins de disponibilités aisément mobilisables, se reflète sur le bilan de la Compagnie générale transatlantique qui constituera dans ce texte le seul levier de réflexion sur la structure des bilans des armements (tableau 4).

Tableau 4. Bilan de la Compagnie générale transatlantique
au 31 décembre 1913 (en millions de francs)

Passif	
Total	196,9
Capital réel	39
Réserves (dont pour assurances incendie et sinistres)	12,6
Obligations en circulation	92,1
Réserves pour travaux (changement de chaudières, etc.)	4,9
Créanciers divers	8,5
Bénéfice net disponible	2,4
Actif	
Matériel naval	140,6
Amortissement	7,3
Immeubles, chantiers et ateliers de réparations, chalands et chaloupes	17,7

Source : archives historiques du Crédit lyonnais-CASA, 981H100

Le bon gestionnaire financier doit veiller à alimenter un compte d'amortissements, en utilisant les subtilités comptables et fiscales. Il doit songer à nourrir sans cesse un fond de réserve afin de faire face aux aléas subis par le matériel, par exemple les moteurs de bateau. Il entretient enfin des relations permanentes avec les débiteurs en aval – par le biais du crédit fournisseurs –, notamment les chargeurs, et certainement, de son côté, avec ses fournisseurs – énergie, avitaillement, etc. On prend conscience ici de la lourdeur du bilan d'un armateur : le parc de navires de la Transat pèse dans les comptes, pour environ 141 millions de francs en 1913, alors qu'elle ne peut compter que sur 51,6 millions de francs des fonds propres. On comprend aisément l'utilité de la ligne de la dette obligataire, avec 92,1 millions de francs. Or cela impose de préserver la confiance des chantiers navals, des banquiers, des porteurs d'actions et d'obligations, donc de traverser les sautes conjoncturelles sans mettre en cause la rectitude de la ligne de flottage.

COMMENT EXPLIQUER LA MALLÉABILITÉ DE LA BRANCHE D'ARMEMENT MARITIME ?

Malgré ces injections d'argent court ou long, l'on sait que le métier d'armateur est délicat, à cause d'assises financières souvent fragiles. À lire l'ouvrage de Paul Bois sur les armements marseillais, on ne peut que constater la durée de la fragmentation du capitalisme maritime français¹⁸. Fraissinet, née en 1836, dispose de huit vapeurs en 1855, de dix navires en 1860 (5 380 tonneaux), de vingt-six en 1890 (33 300 tx), dix-sept en 1914 (38 000 tx), douze en 1920 (29 000 tx), quatorze en 1939 (50 000 tx)¹⁹. Les patrons, dont Alfred Fraissinet, doivent assumer le statut de société anonyme en vue du lancement d'un « programme de reconstruction prudent et raisonnable²⁰ », orienté vers la Corse et la côte occidentale d'Afrique, ses deux bastions. Ce n'est qu'en 1930 que la compagnie crée une conférence commune avec Fabre et les Chargeurs réunis pour les liaisons africaines, avant la fusion avec Cyprien Fabre en 1955 et l'intégration de la flotte à celle des Chargeurs réunis en 1964, puis l'arrêt des activités maritimes en 1974. Elle aura géré cent vingt navires dans son histoire et décuplé la taille de sa flotte entre 1860 et 1939.

Bref, le capitalisme maritime, aussi glorieux fût-il et aussi proche parfois des bonnes bourgeoisies des cités-ports, manque plutôt d'envergure. Paul Bois montre bien, indirectement, dans sa riche étude sur Marseille, combien de petits armateurs ont foisonné, combien les grosses sociétés n'ont cessé de tâtonner, d'ouvrir et de fermer des lignes, de se heurter à une concurrence intense, d'élaguer le réseau en cas de pertes, de comprimer et renouveler la flotte, qu'il faut adapter sans cesse au changement des flux, des contenus, de destinations.

À la Compagnie de navigation mixte, au tournant des années 1880,

un quatuor de paquebots mixtes est mis en service, mais un peu insuffisants dans leurs qualités, ils sont décevants et ne redressent pas une situation de plus en plus difficile. En 1893, avec onze navires totalisent 13 550 tonneaux, des tarifs trop bas, les choses sont de nouveaux critiques et le sort de la maison est remis entre les mains de Théodore Mante, administrateur réputé, qui remonte la pente au prix de grands efforts²¹

d'où un recentrage sur les liaisons avec l'Afrique du Nord, avec seize navires en 1908 et 22 000 tonneaux. Heureusement, le redressement a été réel puisque, après,

¹⁸ Paul Bois, *Armements marseillais*, op. cit.

¹⁹ *Id.*, « Fraissinet », art. cit., p. 17-59.

²⁰ *Ibid.*, p. 18.

²¹ Paul Bois, « Compagnie de navigation mixte », dans *Armements marseillais*, op. cit., p. 67.

en 1928, la mise en service du premier paquebot d'une série très moderne [...], à la veille de la seconde guerre mondiale, la flotte est jeune et de qualité prouvée. La situation financière assurée lui permet de prendre le contrôle de la Compagnie Busck et de créer avec la Société maritime nationale la branche méditerranéenne de celle-ci, écartant ainsi deux concurrents potentiels²².

Cette situation explique que, pendant les récessions, faute de recettes, et aussi pendant les périodes de boum conjoncturel, à cause d'une vive concurrence et parfois d'ouvertures de lignes s'avérant déficitaires, la situation devienne tendue chez nombre d'armateurs. Hier, pour la quinzaine d'entre eux de bonne taille – pas plus qu'aujourd'hui pour les grandes firmes –, l'instabilité prévaut ; les fontaines d'argent ne coulent pas à flots ; et les trésoreries sont toujours délicates à gérer.

96 La crise aigüe vécue par la Compagnie générale transatlantique au début des années 1930 confirme notre propos. On sait qu'elle a surinvesti dans le transatlantique *Normandie* et tenu un train de vie dispendieux, épaulé par des crédits bancaires. La dépression brise soudain son élan et il faut la renflouer avec le concours du secteur public.

LE MARCHÉ EXISTE-T-IL VRAIMENT ?

Cette instabilité et cette fragilité récurrentes incitent les communautés portuaires d'armateurs à considérer que les seules règles de l'économie de marché ne permettent pas vraiment de dégager des flux de recettes et de profits suffisants pour résister à la thalassocratie britannique et aux rivaux européens. Ces groupes de pression ont fait comprendre à la puissance publique combien l'enjeu du patriotisme économique est essentiel pour l'économie française, combien la préservation d'armateurs relativement solides et durables est nécessaire à une certaine indépendance commerciale. Comme dans beaucoup de branches d'activité, l'économie libérale pure est contredite par les faits. Les industriels pratiquent largement des politiques de cartellisation. Des armateurs animent quelques « conférences » sur certaines lignes. Toutefois, le véritable outil de cette « économie organisée » est constitué par des subventions publiques, donc par une interaction entre la dépense publique et la dépense privée, « à la française », pourrait-on dire.

Un bon exemple de ces distorsions financières du marché est fourni par la politique de primes suivie par les gouvernements entre 1881 et 1918, afin de

22 *Ibid.*, p. 67.

soutenir les constructions navales et d'inciter à la modernisation de la flotte marchande. Avec la loi de 1893, j'ai repéré un cas d'étude intéressant :

La Société anonyme des voiliers dunkerquois, au capital de deux millions de francs, est créée le 17 décembre 1900, comme tant d'autres du même genre, pour bénéficier des primes que la loi du 30 janvier 1893 accordés pendant dix ans aux navires à voiles construits et armés avant le 30 janvier 1903 – pour faire en un mot « la course à la prime » [...]

Son conseil d'administration est composé de riches négociants et industriels des régions de Lille et Roubaix [...]

Le capital initial était de 1 300 milliers de francs. Quatre navires de 3 000 tonnes constituaient la flotte. Les premiers résultats ont été si beaux que le capital a été porté à deux millions [le 1^{er} septembre 1902] et trois nouveaux navires ont été achetés. Les sept navires représentent une valeur de 4,2 millions. Ils ont été hypothéqués pour moitié de leur valeur : 2,1 millions [...] Un découvert a dû être demandé à la maison Bourdon [une grosse société familiale de négoce et d'entrepôt, à l'origine du lancement de la SA] qui, ayant elle-même besoin de tous ses capitaux à certaines périodes, mobilise tout ou partie de sa créance [auprès de son banquier]²³.

Ce même banquier réescomptant ce papier à la succursale de la Banque de France – d'où du « papier de crédit créé en vue de procurer un fonds de roulement à la Société des voiliers dunkerquois²⁴ ».

On sent dès lors quelque esprit spéculateur, afin de profiter de l'aubaine que constitue cette loi ; on peut ainsi parler d'un « effet d'aubaine », c'est-à-dire que ces avantages financiers permettent en fait d'accélérer les investissements qui auraient été effectués quoi qu'il en soit. Et, dans ce cas précis, des historiens, suivant certains parlementaires du temps, ont même suggéré que la loi de 1893 avait favorisé la voile aux dépens du franchissement de l'étape vers la vapeur. D'ailleurs, la Société des voiliers dunkerquois reste en déficit jusqu'à la guerre – et deux de ses voiliers ont sombré, dont l'un au large de l'Australie.

Néanmoins, le point essentiel est cette habitude de l'appel à l'argent public : le « pavillon national » est brandi par le budget de l'État tout autant que par les bilans d'entreprise. C'est ce que montre fort bien Bernard Cassagnou dans plusieurs chapitres de son ouvrage magistral, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*²⁵. Plusieurs lois enclenchent des processus d'aide à la

23 « Rapport de l'inspection de la Banque de France à la succursale de Dunkerque », le 27 juillet 1903.

24 *Ibid.*, le 26 juin 1905.

25 Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002.

construction navale : en 1908, en 1918 – avant l’institution du crédit maritime par la loi du 1^{er} août 1928. La reconstitution de la flotte au lendemain de la Grande Guerre explique ces initiatives ; en outre, l’État fait construire des navires qu’il loue aux sociétés privées : quinze en 1920-1923, mais encore dix en 1936-1939, afin de contrer les effets de la dépression²⁶. La progression du total de jauge brute de 1,9 million de tonneaux à 2,7 millions n’empêche pas la flotte marchande française de glisser du quatrième rang en 1927 au huitième en 1939.

Un nouveau temps de l’interventionnisme public surgit après la seconde guerre mondiale²⁷, dans le cadre du programme 1945-1950 (tableau 5) : financement de l’achat de 75 *liberty ships* par les accords franco-américains, apports massifs de fonds publics, en particulier par le biais du Crédit national, réorganisation du Crédit maritime, etc. Mais des débats torrides entourent ces projets car l’on hésite entre un volontarisme modernisateur et le risque d’un gaspillage de fonds trop dispersés entre des compagnies trop nombreuses²⁸.

Tableau 5. Le financement des programmes d’investissement des armateurs après la seconde guerre mondiale (milliards de francs)

Premier programme en 1945-1950		
	Première tranche de 40 milliards	Total première et seconde tranches
État	28	28 (surtout le Crédit national)
Prêts bancaires	9	24
Autofinancement	12	8

Source : Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, CHEFF, 2002, p. 52.

La loi de mai 1951 et ses décrets de novembre 1951 puis encore en 1952-1953 instituent le principe d’une allocation forfaitaire par navire par le Crédit national. La bonne volonté domine, comme l’indique le titre du septième chapitre du livre de Bernard Cassagnou, « Les artisans de la modernisation et de l’adaptation : l’État, une action cohérente, mais inachevée (1951-1961) ». En un mot, les contraintes budgétaires ne manquent pas de comprimer les flux d’argent public ou parapublic, car d’autres branches d’activité ont elles aussi soif d’argent.

Aussi d’autres leviers de financement sont-ils conçus. Comme dans d’autres branches, un syndicat professionnel est institué pour lever des fonds en commun à plusieurs – grandes – entreprises, grâce au Groupement de la construction navale, qui émet des obligations sur le marché financier. Sous l’impulsion de Jean-Roger Trupitel, président de ce Groupement, le Crédit naval est mis sur

²⁶ *Ibid.*, p. 24.

²⁷ *Ibid.*, p. 39.

²⁸ *Ibid.*, p. 48-58.

piéd le 14 décembre 1951, qui accorde des prêts à cinq ans – à 8,25 % –, en chef de file d'opérations de levée et de distribution de fonds – dès 1952 avec trois milliards de francs pour trois pétroliers, trois cargos, etc.²⁹ C'est un outil efficace puisque le Crédit naval accorde 63 milliards de prêts en huit ans. Un décret du 18 mars 1954 accorde une bonification d'intérêt pour les emprunts effectués par les armateurs au-dessus du taux de 4,5 %, ce qui constitue une bonne incitation à l'investissement.

Le III^e plan de modernisation s'appuie lui aussi sur un interventionnisme partiel – décret du 20 mai 1955, lois du 9 août 1956 et du 11 juillet 1957 –, mais donne la priorité à des « crédits de paiement » issus du secteur public et parapublic, pour quelque 106 milliards de francs en 1957-1962. Et des allocations compensatrices sont instituées par la loi de finances du 21 décembre 1961 afin d'épaissir plus encore les aides publiques³⁰ (tableau 6).

Tableau 6. Investissements en navires neufs par les armateurs (milliards de francs)

	Total	Total des emprunts	Prêts du Crédit naval
1953	16	2,5	
1954	17		
1955	33	8	
1956	16		
1957	31	10	
1958	45	20	13,644
1959	63	23	16,149
1960	53,7	28	
537 millions de nouveaux francs			

Source : Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit.

La question clé est celle de la capacité d'autofinancement des compagnies : « Les sujétions spéciales au pavillon français qui se développent continuellement paraissent interdire de compter sur une augmentation des bénéfices bruts proportionnelle à l'accroissement prévu du tonnage en service³¹ », note une commission d'experts. Celle-ci et Bernard Cassagnou analysent tous les désavantages concurrentiels dont pâtissent les armateurs tricolores³². Aussi l'autofinancement stagne-t-il : les marges de manœuvre restent limitées, la poussée du moteur financier manque de force, et l'endettement, voire le

29 *Id.*, « Le crédit à l'armement », dans *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 251-266.

30 *Ibid.*, p. 522-537.

31 Archives nationales, carton 80A156, « Rapport sur le III^e plan de modernisation maritime », cité dans Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 300.

32 *Ibid.*, p. 290 sq.

surendettement, est la seule bouée compensatoire, comme l'indique le **tableau 7** pour 1957 et 1958. On comprend mieux le processus de concentration qu'impose une différenciation de plus en plus critique entre les armements, et aussi les tensions vécues par certains d'entre eux, comme indiqué plus haut.

Tableau 7. Les modes de financement des commandes par l'armement maritime en 1957-1958 (milliards de francs)

Année de livraison des navires	Montant de l'investissement total	Crédits obtenus			Autofinancement	Paiement des sommes destinées à l'investissement			
		À moyen terme	À long terme	Total		Fonds privés (armateurs)	Fonds privés (chantiers)	Fonds publics	Total
1957	36,5	6	5	11	25,5	40,5	6,25	17,65	64,4
1958	37 ou 39	8,5	6	14,5	22,5 ou 23	45	6,3	27,45	78,75
1959	42,5	4	2		23	47,5	6,25	25,3	79,05
1960	54	2,5	1		24	56,5	4,95	22,8	84,25
1961	73				25	55,5	4,85	20,2	80,55
Total 1957-1961						245	28,6	113,4	387
1962	22				26				
Total	300	21	14		146,5				

Source : Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 300-301, 304.

Sans entrer dans le détail, le livre si fouillé de Bernard Cassagnou accentue l'évaluation des tensions financières dans les années 1960³³, « les difficultés spécifiques de l'armement français³⁴ ». Plusieurs mesures prennent corps dans la seconde moitié des années 1960 – plan Pompidou en 1965, plan Morin, décret du 17 janvier 1968 –, les systèmes de primes se diversifient³⁵ et de bons résultats sont tout de même obtenus avec le renouvellement et l'augmentation de la flotte marchande, et un nouveau plan est conçu en 1976-1980.

L'ARMEMENT MARITIME SANS BOUÉES

Quelles qu'aient été les protections et subventions procurées à cette branche, son financement devient de plus en plus aléatoire à partir des années 1960, car c'est le poste des recettes qui tend à s'effriter : perte de marchés historiques dans les outre-mers coloniaux, poussée des flottes italienne ou grecque, déclin des paquebots, intensification du cabotage à bas coût, etc. Ainsi, après plusieurs

33 *Ibid.*, p. 365-367.

34 *Ibid.*, p. 365.

35 *Ibid.*, p. 549-551, 555-565.

aléas capitalistiques et commerciaux et malgré des investissements, la CNM – et sa filiale Compagnie générale transméditerranéenne – doit abattre le pavillon en raison d'une concurrence exacerbée : « Les efforts entrepris avec courage ne permirent qu'un répit. À la fin des années 1960, les derniers navires de charge, pourtant neufs et en bon état, durent être vendus par les nouveaux responsables et l'armement s'est trouvé dépourvu de tonnage pour la première fois depuis sa naissance³⁶. »

Paquet, recentrée sur le Maroc et le Sénégal, suit le même chemin :

Peu à peu le trafic des marchandises, ouvert à une rude concurrence, se raréfie et le pavillon doit s'incliner devant les réalités du temps. Les navires de charge sont vendus les uns après les autres, les derniers en 1968-1969, à l'étranger ou incorporés dans les flottes des rivaux nationaux devenus prépondérants³⁷.

et

Malgré [des] efforts incontestables, les difficultés de la concurrence rendent l'exploitation des navires de plus en plus aléatoire et, pour mieux résoudre les nouveaux problèmes, le mouvement de concentration des armements s'accroît³⁸.

Des regroupements s'avèrent nécessaires quand la situation financière se tend, et le processus devient inéluctable et permanent à partir des années 1960-1970, jusqu'à l'oligopole du tournant du XXI^e siècle.

Même la glorieuse Société Générale de transports maritimes à vapeur, quatrième pavillon et premier marseillais en 1925 – avec trente navires pour 131 000 tx – et encore en 1939 – quinze navires pour 80 000 tx –, ne résiste pas à la perte du marché France-Algérie et au repli des paquebots : « La situation s'aggravant, un regroupement de sauvetage s'imposa à la fin de 1960 avec la Compagnie Fraissinet, qui prit le contrôle de la SGTM » – avant la fusion de Fabre et de SGTM en 1964 et l'intégration finale dans les Chargeurs réunis. Mais « ces efforts n'enrayèrent malheureusement pas le mouvement fatal et, dix ans plus tard, le dernier navire aux couleurs de la vieille maison était vendu »³⁹, les ultimes ventes s'effectuant entre 1972 et 1977. Cette dernière date marque en effet la fin de l'aventure maritime de Fabre-SGTM.

36 Paul Bois, *Armements marseillais*, op. cit., p. 67.

37 *Id.*, « Les compagnies Paquet », dans *Armements marseillais*, op. cit., p. 117.

38 *Id.*, « La maison Fabre », dans *Armements marseillais*, op. cit., p. 221.

39 *Id.*, « Société Générale de transports maritimes à vapeur », dans *id.*, *Armements marseillais*, op. cit., p. 179.

Dans le chapitre XXIII, « L'armement français face aux difficultés de la compétition mondiale (1962-1978) », de son ouvrage déjà cité, Bernard Cassagnou soupèse tous les handicaps structurels qui portent atteinte à la compétitivité internationale de la flotte française, malgré sa modernisation, son expansion et toute la gamme des aides publiques et des crédits bancaires⁴⁰. On a conscience de l'inéluctabilité du mouvement de concentration à l'échelle européenne, notamment avec la percée des porte-conteneurs, des superpétroliers et gaziers, des porte-voitures, etc. Le robinet d'argent s'est tari, sauf pour des compagnies très spécialisées – Brittany Ferries reste à flot, mais la SNCM s'effondre dans les années 2010 – ou le géant CMA-CGM⁴¹.

À l'échelle française, faute d'une stratégie au niveau de l'Union européenne, la question du financement n'est plus un enjeu partagé largement, puisque le nombre d'armateurs se compte sur les doigts d'une main. Ce sont leurs problèmes de bilan et de trésorerie qui, au fil des ans, sont dorénavant au cœur des méditations de leur directeur financier et des banquiers.

40 Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française*, op. cit., p. 587-639.

41 Hubert Bonin, « La mer : les paradoxes de l'économie maritime française », dans Pierre Martin (dir.), *La France. Une exception ?*, Paris, Ellipses, 2016, p. 61-88.

NAVIRES ET BANQUE
ENTRE LES DEUX GUERRES MONDIALES.
L'ISTITUTO ITALIANO DI CREDITO MARITTIMO

Roberto Giulianelli
Dipartimento di Scienze Economiche e Sociali
Università Politecnica delle Marche

En Italie, l'idée de créer une grande société de transport maritime, capable d'accomplir les principaux services de liaison le long des côtes du pays et avec le reste du monde, survient avant l'unification nationale. En 1852, Cavour, Premier ministre du royaume de Sardaigne et futur chef du gouvernement italien, encourage en fait la constitution à Gênes de la Compagnia Transatlantica di Navigazione a Vapore. Il suffit de parcourir la liste des fondateurs pour voir comment cette initiative entre dans un plan plus vaste, qui vise à doter l'État des Savoie d'une solide et moderne industrie. À la naissance de la Transatlantica participent entre autres le banquier Carlo Bombrini, l'entrepreneur Giacomo Filippo Penco et l'armateur Raffaele Rubattino, qui quelques mois plus tard, de nouveau avec le soutien public, donneront lieu à l'Ansaldo, la plus grande société mécanique italienne entre le XIX^e et le XX^e siècle¹.

La Transatlantica veut précéder les rivaux européens et américains – Cunard, Royal Mail, les Messageries maritimes, la Compagnie générale transatlantique, Collins, Lewingston-Wells – en utilisant en premier des navires à vapeur pour rejoindre périodiquement la Méditerranée et les Amériques – New York, Montevideo². Pour ce faire, elle obtient une subvention annuelle et certains allègements fiscaux du gouvernement de Turin, en s'engageant à se doter de paquebots en fer, qui sont demandés tout de suite en Angleterre, où les chantiers – contrairement à ceux du royaume de Sardaigne – sont en mesure de construire des navires technologiquement avancés et à un prix abordable. Ce dernier,

1 Marco Doria, *Ansaldo. L'impresa e lo stato*, Milano, Franco Angeli, 1989, p. 25-26; Paolo Piccione, « Raffaele Rubattino e la Compagnia Transatlantica 1852-1858 », dans *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia*, Cinisello Balsamo, Silvana Editoriale, 2010, p. 59.

2 Giorgio Doria, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino (1839-1881)*, Genova, Marietti, 1990, p. 47.

toutefois, augmente fortement en raison de la guerre de Crimée, ce qui provoque une flambée des coûts des matières premières. La société génoise doit donc demander un financement à la banque britannique Draper Pietroni & Co. Cette dette et certaines mauvaises décisions stratégiques dans la préparation des services de transport mettent la Transatlantica en échec dès 1857.

LA NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA :

DES SERVICES SUBVENTIONNÉS À L'AFFAIRE DES ÉMIGRANTS

104

Au lendemain de l'unité, le gouvernement italien projette de confier à une seule entreprise publique de navigation toutes les lignes dans la Méditerranée et l'Adriatique, mais il abandonne vite cette idée. Il décide de donner enfin ces services à des sociétés privées, auxquelles il assure une importante aide financière par des conventions pluriannuelles. Les premiers contrats, signés en 1862, favorisent en particulier les compagnies Florio (Palerme), Rubattino (Gênes) et Accossato, Peirano et C^{ie} (Gênes). En 1877, avec le renouvellement des accords, toutes les lignes principales sont confiées à Florio et Rubattino. La forte concurrence de sociétés étrangères comme les Messageries maritimes et l'Österreichischer Lloyd³, surtout sur les routes parcourues en conséquence de la récente ouverture du canal de Suez⁴, conduit les deux sociétés italiennes à rationaliser l'utilisation de leurs flottes. Ensuite, quatre événements créent, au début des années 1880, les conditions d'un vaste processus de concentration industrielle: (1) l'intensification de la crise économique mondiale, qui souligne la fragilité de l'économie de l'Italie et brise les relations commerciales de celle-ci avec la France; (2) les deux lois approuvées par le parlement français en juillet 1880 et en janvier 1881 pour protéger l'industrie de la construction navale⁵; (3) l'occupation de la Tunisie par le gouvernement de la France, qui porte atteinte aux intérêts italiens dans le sud de la Méditerranée⁶; (4) le début de l'enquête parlementaire sur la marine marchande en Italie, de laquelle

3 Maria Stella Rollandi, « Tra rischi d'impresa e azzardo. Le strategie di un armatore genovese nelle relazioni internazionali dell'Ottocento », dans Paolo Piccione (dir.), *Raffaele Rubattino, op. cit.*, p. 81; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « La Compagnie des Messageries maritimes. Initiatives privées et subventions publiques à l'origine d'un grand armement commercial français au XIX^e siècle 1851 à 1914 », *Revue d'histoire maritime*, n° 5, « La marine marchande française de 1850 à 2000 », 2006, p. 45-58; Giulio Mellinato, *Argonauti d'acciaio. Gli uomini e gli affari del Lloyd di Trieste (1836-1999)*, à paraître.

4 Simone Candela, « Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione Generale Italiana », dans Paolo Piccione (dir.), *Raffaele Rubattino, op. cit.*, p. 91-94.

5 La loi de juillet 1880 permet aux compagnies françaises d'armement d'offrir des prix inférieurs à ceux italiens en Méditerranée, tandis que la loi de janvier 1881 met à disposition d'importantes primes de navigation et de construction navale.

6 Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano (1908-1915). Studio sul prefascismo*, Torino, Einaudi, 1974, p. 297.

apparaîtra une image négative tant du point de vue de l'armement, que des chantiers nationaux⁷. Ce sont donc les menaces sur l'économie du pays qui conduisent à la naissance de la Navigazione Generale Italiana (NGI), fondée en septembre 1881 par la fusion de la Florio et la Rubattino. Cette nouvelle société vise à réaliser des économies d'échelle et à atteindre à haut degré d'efficacité organisationnelle, éléments indispensables dans un secteur industriel où la compétition se déroule désormais en raison de la réduction des coûts et de la capacité à se projeter dans les marchés les plus lointains.

Néanmoins, la compagnie née en 1881 participe d'un phénomène plus large. La Navigazione Generale en fait est une partie intégrante de l'envolée de l'industrie italienne, dans la mesure où celle-ci passe par le rôle joué par certaines entreprises actives dans les domaines de base tels que Ansaldo (mécanique), Acciaierie Terni (sidérurgie), Edison (électricité) et Pirelli (caoutchouc). La grande importance du transport maritime, tant du point de vue commercial que géopolitique, fait de la NGI une société clé du développement national entre le XIX^e et le XX^e siècle. Elle est appelée à exercer des fonctions stratégiques, allant des liaisons postales le long de la côte de la Péninsule jusqu'à la consolidation de la position économique de l'Italie dans la Méditerranée et l'Orient, ou de missions de secours en cas de catastrophe naturelle au soutien aux expéditions coloniales en Afrique⁸. En échange, la Navigazione Generale reçoit d'importantes subventions et la protection de l'État, qui lui attribue le monopole dans le secteur. Ce rôle l'expose par ailleurs à la convoitise et à l'hostilité qui montent au sein du gouvernement lui-même, et le Premier ministre Giovanni Giolitti essaiera en vain à deux reprises (en 1892-1893 et en 1909) de l'exclure du domaine des conventions maritimes.

À sa naissance, la NGI se présente comme une entreprise fièrement « italienne » en raison de la tradition des deux sociétés dont elle est issue, de la capacité de combiner le Nord (Gênes) et le Sud (Palerme) d'un pays déchiré par un profond dualisme régional et de l'origine de ses capitaux. Ces derniers proviennent du Credito Mobiliare Italiano, une des plus grandes banques nationales de l'époque. Dirigé par Domenico Balduino dans la seconde moitié des années 1860, cet institut s'était libéré de la présence des frères Pereire – les fondateurs du Crédit mobilier en France – en devenant une banque entièrement

7 Les résultats de cette enquête ont été publiés dans *Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile (1881-1882)*, t. VII, *Relazione della Commissione d'inchiesta*, Roma, Eredi Botta, 1882-1883.

8 Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, t. II, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*, Roma, Bollettino informazioni marittime, 1970, p. 243 ; Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano*, *op. cit.*, p. 299.

italienne⁹. C'est Balduino qui rend financièrement possible la fusion entre la Florio et la Rubattino en 1881, en découpant pour le Credito Mobiliare la « fonction de caissier » et pour lui-même le rôle de président du conseil d'administration de la nouvelle société¹⁰.

Prérogative que la NGI aime à souligner depuis ses origines, l'« italianité » semble devenir un facteur décisif de distinction quand apparaissent à Gênes des entreprises comme La Veloce (1886) et L'Italia (1899), toutes les deux assistées par le capital allemand, alors qu'à Naples ce sont des ressources anglaises qui permettent la constitution de la Società Britannica di Navigazione a Vapore (1888)¹¹. Cependant, à la suite du séisme qui au début des années 1890 secoue le système bancaire national, en causant entre autres l'échec du Credito Mobiliare et une profonde réorganisation du secteur¹², la NGI n'hésite pas à s'en remettre à la Banca Commerciale Italiana (COMIT), fondée à Milan par des investisseurs allemands sur la recommandation du Kaiser Guillaume II.

106

La COMIT suit le modèle inauguré par les Prussien Kreditbanken au milieu du siècle, c'est-à-dire une banque universelle disposée à financer, par la distribution de prêts à moyen et à long terme, les entreprises à forte intensité de capital. À cet égard, ainsi que le Credito Italiano (CREDIT), la Banca Italiana di Sconto (BIS) et le Banco di Roma, l'institut milanais fournira une contribution décisive à l'essor industriel du pays¹³. La Commerciale accordant une grande attention au secteur du transport maritime, la NGI est par conséquent la société avec laquelle elle forge la relation la plus solide et durable. Non seulement la banque place ses hommes de confiance dans le conseil d'administration de la compagnie de navigation – en particulier, Federico Weil –, mais elle donne aussi des postes dans sa propre direction aux dirigeants de l'entreprise (Ignazio Florio, Emilio Menada)¹⁴. La COMIT aide la Navigazione Generale de trois façons : (1) elle facilite le processus d'intégration

9 Gian Paolo Nitti, s. v. « Balduino, Domenico », dans *Dizionario Biografico degli Italiani*, t. V, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 1963.

10 Simone Candela, « Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione Generale Italiana », art. cit., p. 100.

11 Vito Dante Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, op. cit., t. II, p. 245-246.

12 Maffeo Pantaleoni, *La caduta della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano* [1895], Roma, Bancaria editrice, 1998.

13 Alexander Gerschenkron, *Economic Backwardness in Historical Perspective*, Cambridge (Mass.), The Belknap Press of Harvard University Press, 1962 ; Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia, 1894-1906*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1975 ; id., *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, Milano, Banca Commerciale italiana, 1982, 2 tomes ; Vera Zamagni, *Dalla periferia al centro. La seconda rinascita economica dell'Italia (1861-1990)*, Bologne, Il Mulino, 1993, p. 190-204 ; Giuseppe Conti, « Le banche e il finanziamento industriale », dans Franco Amatori et al. (dir.), *Storia d'Italia. Annali 15. L'industria*, Turin, Einaudi, 1999, p. 450-465.

14 Richard A. Webster, *L'imperialismo industriale italiano*, op. cit., p. 288.

horizontale – absorption des concurrents – qui, au début du xx^e siècle, consolide la position dominante de la compagnie en Italie¹⁵; (2) elle lui fournit des ressources pour renforcer la flotte; (3) elle en reçoit les dépôts. La querelle qui éclatera en 1909 autour du renouvellement des conventions maritimes, déjà reconstruite par l'historiographie¹⁶, confirmera le lien entre la COMIT et la NGI, un lien serré au point que même un homme politique puissant comme Giolitti ne sera pas capable de le briser.

À l'aube du xx^e siècle, la Navigazione Generale est l'une des plus grandes compagnies maritimes du monde par sa taille, talonnant des géants comme HAPAG, Österreichischer Lloyd, Peninsular & Oriental, White Star Line, les Messageries maritimes et Nippon Kan Yusenhu¹⁷. À ce stade, la NGI n'est plus seulement une entreprise mais un groupe industriel qui, après avoir absorbé les sociétés génoises Raggio et Piaggio & C. dans les années 1880 – elles avaient essayé de lui faire concurrence sur les routes vers l'Amérique du Sud¹⁸ –, a acquis le contrôle de La Veloce et de L'Italia, auquel peu après s'ajoutera celui du Lloyd Italiano. Son organisation se déplace à Rome – où siège la direction générale, stratégiquement proche du gouvernement et du parlement – pour s'étendre ensuite radialement grâce à quatre sièges (Gênes, Palerme, Naples, Venise), huit bureaux (Livourne, Civitavecchia, Brindisi, Cagliari, Constantinople, Alexandrie, Bombay, Suez) et plus de cent agences réparties sur quatre continents.

Bien que significative pour le tonnage total, la NGI possède des navires pour la plupart petits et vieux. Depuis la fin du xix^e siècle, la compagnie détourne son attention sur le transport des émigrants, un secteur qui connaît une extraordinaire croissance entre 1881-1890 et 1891-1900, quand le nombre de candidats au départ passe de 1,8 million à 2,8 millions¹⁹. Sur les routes de l'Atlantique, parcourues presque exclusivement par des journaliers, paysans et ouvriers qui cherchent du travail, la Navigazione Generale utilise des moyens vétustes, jusqu'à ce que la première loi italienne sur l'émigration ne l'oblige à

- 15 Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, op. cit., t. I, *Il sistema bancario in una economia di transizione*, 1982, p. 482-483; Peter Hertner, *Il capitale tedesco in Italia dall'Unità alla prima guerra mondiale. Banche miste e sviluppo economico italiano*, Bologne, Il Mulino, 1984, p. 140-141.
- 16 Pour tous, voir Daniel J. Grange, « Le convenzioni marittime in base alle Carte Stringher (1909) », *Storia contemporanea*, n° 6, 1980, p. 905-932.
- 17 Edoardo Pantano, *Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*, t. I, *Relazione generale*, Imola, Cooperativa Tipografica Editoriale Paolo Galeati, 1906, p. 28.
- 18 Roberto Giulianelli, *I Piaggio. La parabola di un grande gruppo armatoriale e cantieristico italiano (1875-1972)*, Bologne, Il Mulino, 2012, p. 27.
- 19 Ercole Sori, *L'emigrazione italiana dall'Unità alla seconda guerra mondiale*, Bologne, Il Mulino, 1979, p. 20.

rénover sa flotte²⁰. Entre 1903 et 1907, donc, la NGI achète des paquebots de « seconde main », alors que d'autres sont fabriqués dans les chantiers italiens. À la fin, elle comptera 106 navires pour près de 300 000 tonnes (soit une augmentation de 71 % par rapport à 1896), près de la moitié du total national. La hausse n'est pas seulement quantitative : ce sont des paquebots plus rapides que par le passé, parce qu'équipés de moteurs à triple expansion au lieu des traditionnelles chaudières à vapeur (tableau 1).

Tableau 1. Navigazione Generale Italiana : données sur la flotte et le trafic, 1895-1907

Année d'exercice	Marchandises transportées	Passagers	Distance totale parcourue	Tonnage des navires	Cheval-vapeur
1895-1896	100	100	100	100	100
1896-1897	112	83	89	98	101
1897-1898	104	89	89	99	103
1898-1899	138	91	93	103	109
1899-1900	139	99	97	103	110
1900-1901	133	101	100	111	118
1901-1902	134	101	105	126	131
1902-1903	149	111	100	131	136
1903-1904	158	113	103	131	139
1904-1905	158	120	103	124	133
1905-1906				133	147
1906-1907				171	190

Source : notre traitement des données présentées dans *La Navigazione Generale Italiana dalle origini*, Roma, Società editrice di Novissima, 1906.

Pour la NGI, enfin, le transport lucratif des émigrants remplace les services postaux et commerciaux fournis grâce à des subventions publiques. Dans la première décennie du nouveau siècle, plus de six millions d'Italiens quittent leur pays. En 1910, la Navigazione Generale décide de ne pas participer au renouvellement des accords pour la Méditerranée et l'Orient, qui sont pris en charge par la nouvelle née Società Nazionale Servizi Marittimi. En se concentrant définitivement sur les routes transocéaniques et sur le libre transport des marchandises, la société fondée par Florio et Rubattino se défait des navires les plus anciens, qu'elle donne à la nouvelle compagnie, tandis qu'en 1913 elle commande à l'Ansaldo la construction d'un transatlantique (le *Duilio*), pour la ligne Gênes-Buenos Aires, et au chantier anglais Swan, Hunter & Wigham Richardson un deuxième navire de même taille (le *Giulio Cesare*), qui sera

²⁰ Il s'agit de la loi n° 23 du 31 janvier 1901, qui prévoit entre autres la création du Commissariato Generale dell'Emigrazione. Parmi les dispositions qui ont l'intention de protéger ceux qui émigrent outre-Atlantique, certains concernent le respect des normes sanitaires sur les navires. Parce qu'un grand nombre des paquebots utilisés jusqu'alors ne respectent pas ces conditions, les entreprises concernées seront obligées de moderniser leurs flottes (Augusta Molinari, « Porti, trasporti, compagnie », dans *Storia dell'emigrazione italiana. Partenze*, t. I, Piero Bevilacqua (dir.), *Partenze*, Roma, Donzelli, 2001, p. 245-246).

livré seulement à la fin de la première guerre mondiale²¹. La NGI partage ce processus de modernisation de la flotte avec deux autres entreprises, le Lloyd Sabaudo et la Transatlantica Italiana, qui en même temps commandent quatre grands navires. Entre l'été 1914 et la première moitié de 1915, la Navigazione Generale profitera de la condition de non-belligérance de l'Italie, en remplissant le vide laissé par les concurrents français, anglais et allemands sur certaines routes importantes. Après l'entrée italienne dans le conflit, l'explosion de la guerre sous-marine, le blocus des ports et l'interruption de trafic²², elle subira également une forte baisse de ses activités et profits (fig. 1).

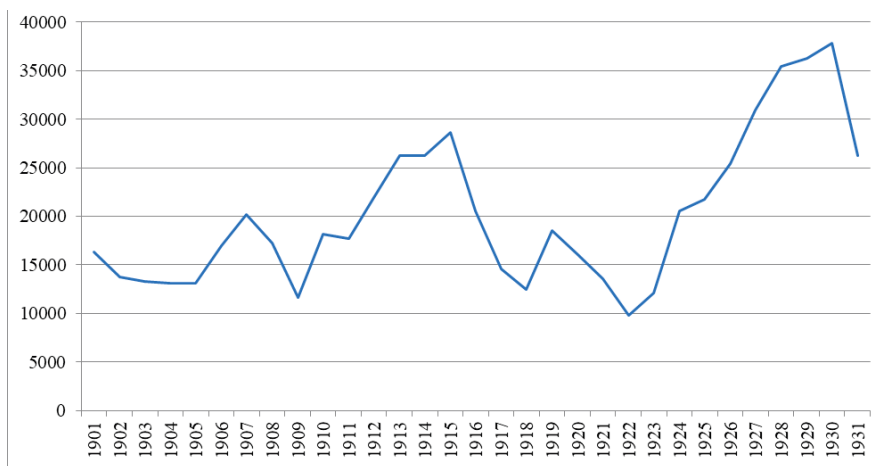


Figure. 1. Navigazione Generale Italiana : dividende total, 1901-1931 (en milliers de lire, 1928).
Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en février 2016).

L'ISTITUTO ITALIANO DI CREDITO MARITTIMO : « HOUSE BANK » DE LA NGI

À l'été 1915, après l'entrée de l'Italie dans la première guerre mondiale, le gouvernement italien établit le Sottosegretariato Armi e Munizioni et, dans ce dernier, le bureau de la Mobilitazione Industriale afin d'associer les entreprises privées à l'effort militaire. Au cours des trois années suivantes, ce bureau organisera la production de guerre et enverra à l'industrie un

²¹ Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, op. cit., t. I, p. 487-488 ; Simone Candela, *I Florio*, Palermo, Sellerio, 1986, p. 371-377 ; Maurizio Eliseo & Paolo Piccione, *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*, Genoa, Tormena, 2001, p. 64-65.

²² Michael B. Miller, *Europe and the Maritime World. A Twentieth-Century History*, Cambridge (Mass.), CUP, 2012, p. 213-225.

nombre très élevé de commandes²³. La nécessité de répondre à la croissante demande de l'État et les considérables profits garantis par les contrats signés avec le gouvernement sollicitent, entre autres choses, une nette augmentation aussi bien des investissements en capital fixe que des processus d'intégration verticale par lesquels les grandes entreprises acquièrent des sociétés et des usines placées en amont et en aval de leurs respectifs « *core business* ». Le cas le plus célèbre est offert par l'Ansaldo, qui ajoute la sidérurgie à la mécanique après la défaite italienne de Caporetto en octobre 1917, devenant ainsi le premier fournisseur d'acier pour l'État. L'intégration verticale de l'Ansaldo est complétée par l'acquisition de deux sociétés d'armement, la Transatlantica Italiana et la Società Nazionale di Navigazione, qui lui permettent de gérer elle-même le transport des matières premières pour ses usines²⁴. Avant la guerre, un autre groupe industriel génois, celui de la famille Piaggio, avait suivi la direction opposée, en associant à l'activité de transport maritime le contrôle de deux entreprises de chantiers (Società Esercizio Bacini, 1886; Cantieri Navali Riuniti, 1912)²⁵, tandis qu'à Trieste, encore autrichienne à l'époque, les Cosulich avaient fondé ce qui deviendra l'une des plus puissantes concentrations italiennes de construction navale et d'armement des années 1920²⁶.

Pendant la première guerre mondiale, la NGI semble suivre l'exemple des Piaggio, en ajoutant à la flotte et au service de transport un chantier de taille moyenne près de Naples et d'autres usines plus petites. En effet, en cette période, la Navigazione Generale dépasse la combinaison armement-construction navale par une opération qui en fait un cas unique, non seulement dans le domaine du transport maritime, mais aussi dans l'ensemble de l'industrie nationale : elle fonde une banque, l'Istituto Italiano di Credito Marittimo (Credimare). En même temps, elle détient des participations dans plusieurs sociétés de l'armement et, en 1918, en s'associant avec le Lloyd Italiano, elle achève le processus d'intégration horizontale commencé vingt ans plus tôt²⁷. À la fin de

23 Alberto Caracciolo, « La crescita e la trasformazione industriale durante la prima guerra mondiale », dans Giorgio Fuà (dir.), *Lo sviluppo economico in Italia. Storia dell'economia italiana negli ultimi cento anni*, 3^e éd., Milano, Franco Angeli, 1978, t. III, p. 187-240; Loredana Mascolini, « Il ministero per le Armi e munizioni (1915-1918) », *Storia contemporanea*, n° 6, 1980, p. 933-965; Luigi Tomassini, *Lavoro e guerra. La « mobilitazione industriale » italiana (1915-1918)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1997.

24 Ludovica De Courten, « L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana », dans Erminio Bagnasco & Valerio Castronovo (dir.), *Storia dell'Ansaldo*, t. III, Peter Hertner (dir.), *Dai Bombrini ai Perrone*, Bari/Roma, Laterza, 1996, p. 85.

25 Roberto Giulianelli, *I Piaggio*, op. cit., p. 38 sq.

26 Giulio Mellinato, *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*, San Canzian d'Isonzo, Consorzio culturale del Monfalconese, 2001.

27 Antonio Confalonieri, *Banca e industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914*, op. cit., t. I, p. 494; Marco Doria, « I trasporti marittimi, la siderurgia », dans Valerio Castronovo,

la guerre, la NGI est donc configurée comme un groupe industriel intégré qui possède son propre poumon financier.

Le Credimare, né à Rome en 1916, s'insère dans la vieille question du financement des navires. Dès la période suivant l'unification nationale, les armateurs italiens s'étaient plaints de l'absence d'accès à des prêts à faible intérêt pour l'achat de nouveaux navires. L'enquête sur la marine marchande engagée par le parlement en 1881 avait abordé le problème, en formulant des hypothèses pour sa solution, toutes cependant restées sans effet. En particulier avait été écartée l'idée de fonder un institut financier à contrôle public, disposé à offrir des prêts hypothécaires à des conditions favorables. Contre ce projet s'étaient rangés aussi bien les libéraux les plus fervents, qui dénonçaient la présence déjà excessive de l'État dans l'industrie navale, que de nombreux juristes, qui avaient souligné que le droit italien ne prévoyait pas la possibilité d'hypothéquer les navires – biens non immeubles –, mais seulement celle de les soumettre à gage – garantie beaucoup moins solide. Dans la première décennie du xx^e siècle, trois projets de loi s'étaient également enlisés, qui visaient tous à créer un institut public ou semi-public spécialisé dans le financement de l'industrie maritime. Jusqu'au déclenchement de la Grande Guerre, ce domaine était donc resté sans régulation et, plus encore, sans un sujet dédié à assurer des capitaux à faible coût pour le secteur de l'armement. Le vide juridique et politique avait été comblé par les banques universelles qui, comme on l'a vu dans le cas de la COMIT, comptaient les compagnies maritimes parmi leurs principaux clients depuis la fin du xix^e siècle²⁸.

Ce cadre change en août 1916, lorsque le décret lieutenant n° 1031 introduit des aides pour les compagnies de navigation et les chantiers. La NGI essaie de profiter de l'attendue augmentation de la demande des navires en constituant une banque dont le but est de fournir des financements, participer à la création des nouvelles entreprises et traiter plusieurs services dans le secteur des transports maritimes, où la Navigazione Generale jouit évidemment des forts avantages de position²⁹. Sur ce terrain le Credimare précède de quelques semaines même le gouvernement qui, par le décret lieutenant n° 1661 du 5 novembre 1916, confiera au Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali (CSVI) une compétence spécifique pour l'armement. Le CSVI était né deux ans auparavant de l'initiative de la Banca d'Italia afin de soutenir l'industrie nationale dans

Adriana Castagnoli et al., *Storia dell'IRI*, t. 1, *Dalle origini al dopoguerra 1933-1948*, Bari/Roma, Laterza, 2012, p. 336.

28 Roberto Giulianelli, « Ship Financing in Italy in the First Half of the Twentieth Century », *International Journal of Maritime History*, vol. 28, n° 2, 2016, p. 335-355.

29 « Statuto dello Istituto Italiano di Credito Marittimo », Roma, Tipografia dell'Unione editrice, 1916, art. 3.

l'effort de guerre. En 1916, il est invité à aider les entreprises maritimes en accordant des prêts à court terme, soutenus par des allègements fiscaux, et fournit au maximum pour 50 % de la valeur des navires au profit desquels ils seront accordés. Bien que l'Istituto Italiano di Credito Marittimo comme le Consorzio ne se consacreront à cette activité qu'après la guerre³⁰, 1916 marque la fin du monopole des banques universelles dans ce secteur.

La naissance du Credimare suscite de nombreux doutes parmi les experts et les observateurs. En particulier, elle alarme la Banca d'Italia, dont le directeur général, Bonaldo Stringher, écrit au ministre du Trésor, Paolo Carcano, pour se plaindre que le nouvel institut vise seulement à gagner « le monopole de l'ensemble du mouvement maritime marchand italien³¹ » en remplaçant les principales banques. N'est pas de cet avis le ministre de la Marine marchande Enrico Arlotta – qui deviendra plus tard membre du conseil d'administration de la NGI – selon lequel le Credimare et le CSVI peuvent travailler ensemble sans problème³². Alors que la guerre se prolonge bien au-delà des prévisions initiales, le gouvernement italien tente de fournir à l'industrie navale tous les capitaux possibles, quelle que soit leur origine. C'est donc contre l'avis de Stringher qu'il étend à l'Istituto Italiano di Credito Marittimo les avantages fiscaux prévus par le décret n° 1661/1916 et impose même à d'autres banques, qui éventuellement veulent financer les compagnies maritimes, de s'inspirer précisément du modèle du Credimare³³.

On a dit que, entre 1916 et 1918, la banque de la NGI n'effectue aucune opération de crédit. L'interruption du trafic maritime et une incohérente législation de guerre à propos de l'industrie de l'armement dépriment, en fait, la demande des capitaux pour soutenir les dépenses courantes et, plus encore, celle des capitaux destinés à de nouvelles constructions ou à l'achat des navires de seconde main. Seulement, depuis 1920 le Credimare donne suite à sa spécialisation en matière de crédit en se basant en particulier sur ses sièges à Gênes et à Naples. Les prêts sont accordés pour la fabrication des paquebots, puis loués par l'État, comme les décrets Villa (18 août 1918, n° 1149) et De Nava (30 mars 1919, n° 502) le prévoient, ou pour la réparation des navires

30 Anna Maria Biscaini Cotula, Paolo Gnes & Alessandro Rosselli, « Origini e sviluppo del Consorzio per Sovvenzioni su Valori Industriali », *Bancaria*, n° 2, 1985, p. 158.

31 Archivio storico Banca d'Italia (désormais ASBdl), CSVI, Sede principale, pratiche, n° 565, fasc. 4, « Minuta a Paolo Carcano (ministro del Tesoro) », Roma, le 11 septembre 1916 ; Ludovica De Courten, « Marina mercantile e finanza. Il credito navale dall'Unità alla seconda guerra mondiale », *Clio*, n° 2, 1984, p. 244.

32 ASBdl, CSVI, Sede principale, pratiche, n° 314, fasc. 2, « Telegramma di Enrico Arlotta a Carlo Bruno », Montecatini, le 11 septembre 1916.

33 ASBdl, CSVI, Sede principale, pratiche, n° 314, fasc. 2, « Lettere di Stringher a Riccardo Bianchi (ministro per i Trasporti marittimi e ferroviari) », Roma, 21 e 29 gennaio 1918.

endommagés pendant le conflit³⁴. Dans cette période, l'Istituto travaille en collaboration avec le CSVI, avec lequel il échange des informations sur les clients et sur le marché : d'autre part, les deux instituts offrent des services similaires et pourtant différents, le premier en finançant le capital fixe, le second en finançant le capital circulant. En tout cas, c'est une très courte saison. Après avoir prêté 20,3 millions de liras en 1920, l'année suivante, l'Istituto met à la disposition des compagnies de navigation 12,6 millions, pour ne faire qu'une seule opération de crédit naval en 1922³⁵. Au printemps de 1923, enfin, il refuse un financement à la société génoise Parodi et Corrado en déclarant ne plus opérer dans ce secteur et en les invitant à s'adresser au CSVI³⁶.

Les années suivantes, le crédit naval constituera une activité karstique de l'Istituto, et toutefois très marginale par rapport à l'ensemble de ses placements. La sortie rapide de ce qui aurait dû représenter le principal atout de cette banque ne peut être expliquée qu'en partie par la crise de l'armement et de la construction navale au début des années 1920. À la fin de la guerre, l'Italie souffre d'un excès de tonnage causé par l'acquisition des paquebots autrichiens et l'achat de quatre-vingts navires anglais de seconde main, qui en 1923 conduit la flotte marchande italienne à vapeur/moteur à 1 636 000 tjb contre 933 000 tjb en 1914³⁷. Les coûts élevés de production liés à la pénurie de matières premières et la chute des frets maritimes internationaux aggravent la situation, en déprimant la demande de crédit³⁸. Cependant, en 1923-1924, la tendance change, les transports se raniment et même la construction navale revient à un rythme soutenu, ce qui ne suffit toutefois pas à convaincre le Credimare de « revenir au statut³⁹ », c'est-à-dire se dédier au soutien à l'industrie maritime pour laquelle il était né. Jusqu'au début de la seconde guerre mondiale, cette fonction sera donc exercée par le

34 Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 28 febbraio 1921 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1920 – 4° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Riccardo Garroni, 1921, p. 12.

35 Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria e straordinaria del 10 marzo 1922 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1921 – 5° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Riccardo Garroni, 1922, p. 12 ; *id.*, « Assemblea generale ordinaria del 22 marzo 1923 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1922 – 6° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Riccardo Garroni, 1923, p. 13.

36 ASBdl, CSVI, Sede principale, pratiche, n° 321, fasc. 1, « Lettera della Società anonima A. Parodi & Cap. A. Corrado alla Banca d'Italia-Genova », Genova, le 2 mai 1923.

37 Brian R. Mitchell, *International Historical Statistics. Europe (1750-1988)*, London/New York, Macmillan Press/Stockton Press, 1993, p. 696.

38 Pasquale Cuomo, « Intervento statale e cantieri navali in Italia (1915-1933) », *Società e storia*, n° 104, 2004, p. 326-330 ; Gian Carlo Falco, « La bilancia dei pagamenti italiana tra la prima guerra mondiale e il 1931 », dans *Ricerche per la storia della Banca d'Italia*, Roma/Bari, Laterza, 1995, t. VI, p. 95.

39 Le jeu de mots se réfère au célèbre article « Revenons au statut » (« *Torniamo allo Statuto* ») publié dans la revue *Nuova Antologia*, avec lequel Sidney Sonnino, le futur Premier ministre italien, avait dénoncé en janvier 1897 la grave crise institutionnelle qui affligeait le pays.

CSVI pour les prêts à court terme, et par l'Istituto per il Credito Navale (ICN) en ce qui concerne les financements à long terme.

L'ICN a été fondé en 1928 sur insistance de Benito Mussolini et grâce au projet d'Alberto Beneduce, architecte bénéficiant en grande partie du soutien de la politique économique italienne sous le fascisme. Ainsi, le système utilisé par Beneduce pour le CREDIOP (Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche, 1919) et l'ICIPU (Istituto di Credito per le Imprese di Pubblica Utilità, 1924) est reproduit afin d'adresser à l'armement une part de l'épargne privée. Le schéma prévoit l'octroi de prêts à taux réduit, de la durée de quinze ans et en exclusivité la faveur des compagnies de navigation – donc, pas les chantiers. Les ressources sont collectées par l'émission des obligations de l'ICN garanties par l'État ; en outre, un décret permet de dépasser l'un des obstacles de plus longue date pour le crédit naval, en donnant la possibilité d'hypothéquer les navires en construction ou ceux déjà détenus par les mêmes entreprises financées.

114

L'ICN affectera seulement dix prêts jusqu'en 1940, quand il sera dissous, et ses compétences seront confiées à l'Istituto Mobiliare Italiano. Cependant, les opérations menées par cet « établissement Beneduce » contribueront à la construction de luxueux paquebots comme le *Conte di Savoia* pour le Lloyd Sabauda et le *Rex* pour la NGI⁴⁰.

DE BANQUE SPÉCIALISÉE À BANQUE ORDINAIRE

La spécialisation originelle dans le crédit naval n'ayant jamais vraiment décollé, le Credimare décide de se transformer en banque ordinaire, ce qu'il fera après la guerre et progressivement, en travaillant toujours plus en symbiose avec la NGI. En 1921, l'Istituto confie à la Società Italia-America, un ancien agent de la Navigazione Generale, sa représentation outre-Atlantique puis ouvre en juillet 1925 un siège à New York. Ce bureau sert en particulier pour la gestion des fonds des émigrés, dont les départs de l'Italie, pour la plupart sur des navires NGI, restent très nombreux jusqu'au moment où les États-Unis décident de fermer leurs frontières par le *Quota Act* (1921) et l'*Immigration Act* (1924). Les envois de fonds sont essentiels pour la balance des paiements italiens, dont les recettes dans les deux premières décennies du xx^e siècle avaient représenté une part comprise entre 13 % et 28 %⁴¹, équilibrant ainsi une balance commerciale très passive. Ces flux monétaires arrivent en Italie par différents

40 Roberto Giulianelli, « Il "fratello minore". L'Istituto per il Credito Navale nel sistema Beneduce », *Imprese e storia*, n° 41-42, 2011, p. 59-81.

41 Francesco Balletta, *Le rimesse degli emigrati italiani e la bilancia dei pagamenti internazionali (1861-1975)*, Napoli, Istituto Italiano per la Storia dei Movimenti Sociali e delle Strutture Sociali, 1976, p. 272-273.

canaux : mandats internationaux, lettres (simples, recommandées, assurées), caisses postales, parents, amis, les émigrés de retour dans leur propre pays et, non des moindres, le Banco di Napoli, auquel une loi de 1901 donne le monopole des envois de fonds entre les établissements de crédit⁴², un privilège qui disparaît après la guerre, quand le gouvernement propose à d'autres banques la possibilité de fournir ce service. Le Credimare en profite et en 1924 gère 161 millions de liras provenant des États-Unis, plus d'un tiers de la valeur des envois de fonds administrés par le Banco di Napoli la même année. Les avantages de cette ouverture disparaissent cependant très rapidement⁴³. L'arrêt forcé de l'émigration outre-Atlantique, auquel s'ajoute la réduction du chiffre d'affaires lié aux exportations italiennes causée par la réévaluation de la lire (« quota de 90 », janvier 1927), pousse l'Istituto Italiano di Credito Marittimo à se désengager du marché américain et, à la veille de la Grande Dépression, à fermer le siège ouvert seulement quelques années auparavant⁴⁴.

Le Credimare travaille donc en étroite liaison avec la NGI dans le cadre de la gestion des émigrants entre la fin de la Grande Guerre et la crise de 1929. Plus particulièrement, la relation entre les deux sociétés est symbiotique, comme en témoigne le conseil d'administration de l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, où entre 1921 et 1935 siègent beaucoup d'hommes (y compris les présidents Luigi Della Torre et Vittorio Rolandi Ricci, ainsi que leurs adjoints Dionigi Biancardi, Eugenio Broccardo et Ferdinando Del Carretto) à la tête de la grande compagnie de transport maritime. En outre, le Credimare favorise une forte hausse de capital de la Navigazione Generale en 1926, utile à une modernisation de la flotte sociale qui devient urgente au cours de ces années. D'une part, en effet, le gouvernement fasciste exhorte la marine marchande nationale à se renouveler, de façon à devenir plus compétitive et à fortifier l'image de l'Italie dans le monde. D'autre part, la fermeture des voies de migration et l'apparition d'une clientèle aisée, composée d'hommes d'affaires et de touristes, incitent à la fabrication de transatlantiques plus rapides et luxueux. C'est en réponse à cette double impulsion que la NGI commande un champion de la marine italienne comme le *Rex*, déjà mentionné, et plus généralement renouvelle une flotte dont le rayon d'action s'étend de l'Amérique à l'Australie (fig. 2 et tableau 2).

42 « Notizie sulla emigrazione italiana negli anni dal 1910 al 1917. Estratto dalla "Relazione sui servizi della emigrazione dal 1910 al 1917" in corso di stampa », Roma, Stab. Tipografico Società delle Carteire Centrali, 1918, p. 81-109.

43 Francesco Balletta, *Il Banco di Napoli e le rimesse degli emigrati (1914-1925)*, Napoli, Arte Tipografica, 1987, p. 114 ; Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 23 marzo 1925 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1924 – 8° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico Gino Bolognesi, 1925.

44 *Id.*, « Assemblea generale ordinaria del 16 marzo 1929 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1928 – 12° esercizio », Roma, « L'Universale » Tipografica Poliglotta, 1929, p. 13.

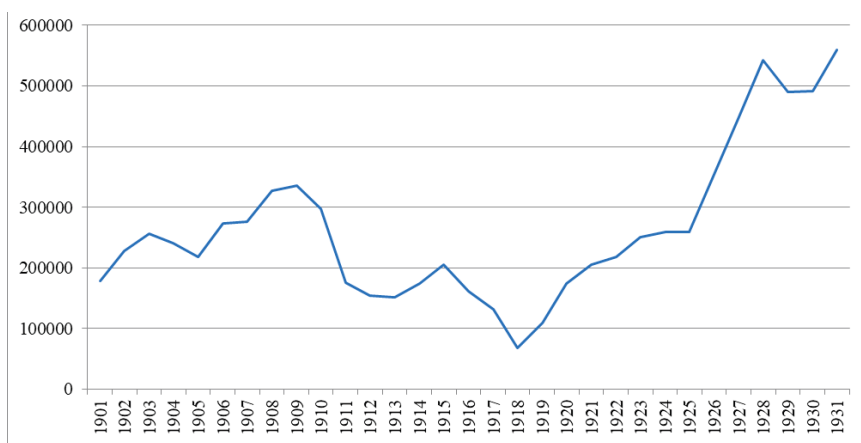


Figure. 2. Navigazione Generale Italiana :
biens matériels budgétisés, 1901-1931 (000.000 lire 1928)

Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en février 2016).

Tableau. 2. Lignes principales de la Navigazione Generale Italiana (1927)

États-Unis	Ligne très rapide de grand luxe Gênes-Naples-New York et retour
	Ligne express postale Gênes-Naples-Palermes-New York-Philadelphia-Boston et retour
Amérique centrale- Antilles-Pacifique Sud	Ligne express postale Gênes-Marseille-Barcelone-Tenerife-Trinidad-La Guaira-Curaçao-Puerto Colombia-Colón-Guayaquil-Callao-Arica-Iquique-Antofogasta-Valparaiso et retour
	Ligne commerciale Gênes-Livourne-Marseille-Barcelone-Alicante-Malaga-Cadice-Funchal-Tenerife-Santiago de Cuba-Avana-Puerto Barrica-Puerto Limon-Puerto Colombia-Cartagena-Colón-Buenaventura-Guayaquil-Callao-Arica-Iquique-Antofogasta-Valparaiso-Talcahuano et retour
Amérique du Sud	Ligne très rapide de grand luxe Gênes-Barcelone-Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires et retour
	Ligne express de grand luxe Naples-Gênes-Barcelone-Dakar-Rio de Janeiro-Santos-Montevideo-Buenos Aires et retour
Australie	Ligne régulière passagers et marchandises Gênes-Livourne-Naples-Catane-Port-Saïd-Suez-Aden-Colombo-Fremantle-Adelaide-Melbourne-Sidney-Brisbane et retour

Source : Archivio storico Unicredit, Fondo Banco di Roma, IX.1, busta 29, fasc. 26, Fusioni bancarie, le 30 novembre 1927.

Le fait que l'Istituto Italiano di Credito Marittimo constitue un prolongement de la plus grande compagnie de transport maritime du pays est confirmé par une note du Banco di Roma, où en novembre 1927 il est décrit, sans détour, comme la « section bancaire de la Navigazione Generale Italiana⁴⁵ ».

45 Archivio storico Unicredit, Fondo Banco di Roma, IX.1, busta 29, fasc. 26, « Fusioni bancarie », le 30 novembre 1927.

Dans le même temps, le Banco di Roma et le Credimare s'engagent, ainsi que la Banca Commerciale Triestina, dans un projet de fusion visant à réaliser un établissement de crédit naval qui associe certaines des principales sociétés d'armement italiennes – NGI, Società Italiana Servizi Marittimi, Cosulich, Lloyd Triestino, Adria. Cependant, ce projet restera sur le papier, laissant la place au gouvernement qui, quelques mois plus tard, créera l'ICN.

C'est encore plus clair en 1933 avec l'avis de la COMIT. Selon cette banque le passage rapide du Credimare de prêteur aux sociétés d'armement à « institution collecteur de dépôts » a été conçu à la fin de la guerre par Brunelli et Biancardi – d'abord directeurs, puis administrateurs délégués de la NGI – en fonction d'un système des « boîtes chinoises » par lequel la compagnie de navigation s'était débarrassée des établissements de crédit et d'assurance qui la contrôlaient – Banca Commerciale Italiana, Banca Zaccaria Pisa, Assicurazioni Generali – et s'était mise à la tête, avec un petit investissement de capital, d'une longue chaîne de sociétés. Ce système reposait sur le Credimare et, depuis 1925, la Compagnia Finanziaria Marittima, qui étaient en rapport avec la NGI par un réseau de participations croisées⁴⁶.

Pour veiller au mieux à ses intérêts, qu'ils soient immédiatement financiers, ou liés à l'activité d'armement, dans les années 1920 la Navigazione Generale pousse l'Istituto à travailler de manière égale avec trois banques universelles restantes après l'échec du BIS en 1921⁴⁷. Tout d'abord, la NGI l'ouvre à la collecte des dépôts et lui attribue de gros paquets d'actions d'entreprises industrielles et de crédit (fig. 3 et tableau 3).

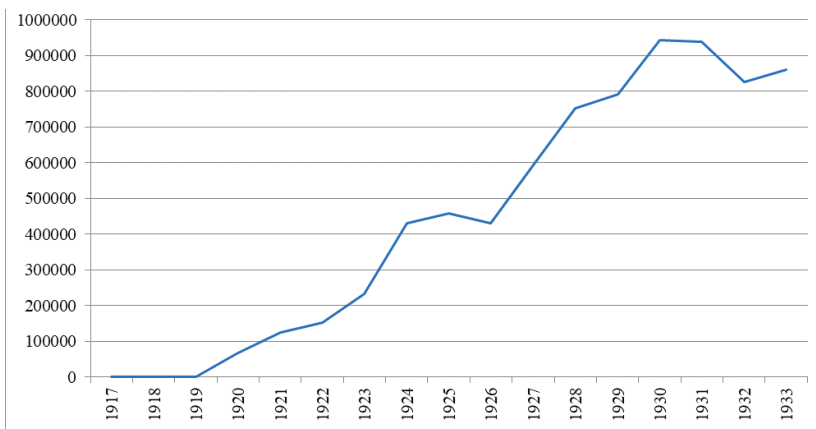


Figure. 3. Dépôts et comptes courants dans le Credimare, 1917-1933 (000. lire 1928)
Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en juin 2014).

⁴⁶ Archivio storico Banca Intesa (désormais ASBI), Carte Mattioli, cartella 140, fasc. 10, Nota, 1933.

⁴⁷ Anna Maria Falchero, *La Banca Italiana di Sconto (1914-1921)*, Milano, Franco Angeli, 1990.

Tableau. 3. Credimare : participations dans des sociétés industrielles et de crédit (1920-1933)

Sociétés industrielles	Sociétés de crédit
Navigazione Generale Italiana	Banca Nazionale Austriaca
Ducrot Mobili	Banco di Roma
Società Esercizio Grandi Alberghi	Banca Industriale Gallaratese
Imprese Elettriche Conti	Credito Legnanese
Alta Italia	Credito Agrario
Società Elettrica Negri	Banca Settentrionale Industriale Lombarda
Società Italo-Somala	Fondiarìa Finanziaria
Società Industria Pesca e Sottoprodotti	Compagnia Finanziaria Marittima
Società Generale Immobiliare	Banca Triestina di Cambio
Società Elettricità e Gaz di Roma	Società Italiana Assicurazione Crediti
Società Acquedotto di Napoli	Banca Ponzano & C.
Edilizia	Banca di Savona
Viscosa Vercellese	Banca Adamo Pegazzano
Manifattura Tosi	Banca Regionale di Roma
Acciaierie Terni	Banco di Santo Spirito
Società Finanziaria e Immobiliare Lombarda	Banca Veronese di Depositi e Conti Correnti
Società Imprese Immobiliari Sarde	Banca Agricola Italiana
Consorzio Aereo Italiano	Cassa Generale di Genova
Navigazione Martinolich	Banca di Biella
Società Immobiliare di Roma	Unione Bancaria Nazionale
Risanamento Napoli	Banca Elli Molteni

Source : Istituto Italiano di Credito Marittimo, Bilanci.

En deuxième lieu, elle veille à ce que le Credimare accompagne la COMIT, le CREDIT et le Banco di Roma dans les syndicats bancaires pour le placement des obligations émises par l'État ou par des institutions semi-publiques en Italie. En 1923-1924, par exemple, tel est le cas du CREDIOP, puis au début des années 1930 de certains bons du Trésor et des obligations que le ICN met en vente pour financer des prêts hypothécaires accordés en faveur de la NGI, du Lloyd Sabaud et de la Cosulich⁴⁸. Le Credimare est également actif sur les marchés étrangers, en participant aux syndicats de garantie organisés entre 1923 et 1925 afin de placer la partie italienne des prêts internationaux accordés pour le redressement économique de l'Autriche, la Pologne, la Hongrie et l'Allemagne⁴⁹. Son ancrage à l'étranger est consolidée non seulement par son siège américain déjà mentionné, mais aussi avec l'ouverture en 1921 d'une agence à Zurich qui agit comme un collecteur des intérêts que, en cette période, la banque de la NGI cultive dans les places suisses de Bâle, Genève, Lucerne, Lugano et Saint-

⁴⁸ Luigi De Rosa, *Banche e lavori pubblici in Italia fra le due guerre (1919-1939)*. *Il Consorzio di Credito per le Opere Pubbliche*, Milano, Giuffrè, 1979, p. 95-96, 104-105 ; ASBI, Ufficio finanziario, cartella 72, fasc. 2, sottofasc. 6, Banca Commerciale Italiana-Direzione centrale, Segreteria Affari finanziari, Circolare alle sedi-succursali, Milano, le 16 février 1932 ; Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 25 marzo 1933 e Assemblea generale straordinaria del 29 aprile 1933 – Relazione sul bilancio al 31 dicembre 1932 – 16° esercizio », Roma, Officina Poligrafica Laziale, 1933.

⁴⁹ Pier Francesco Asso, « L'Italia e i prestiti internazionali (1919-1931). L'azione della Banca d'Italia fra la battaglia della lira e la politica di potenza », dans *Ricerche per la storia della Banca d'Italia*, Roma/Bari, Laterza, 1993, t. III, p. 96-161.

Gall. Après quelques difficultés initiales, l'agence décolle en voyant augmenter sa clientèle et ses profits, ces derniers alimentés par la réévaluation de certaines participations industrielles. Ainsi, en 1929, elle est transformée en une banque (Credimare S.A. Zurich), qui sera liquidée au cours de la Grande Dépression⁵⁰.

À une significative présence dans les marchés étrangers, le Credimare associe une large diffusion sur le territoire italien, où en 1928 il dispose de sept sièges, douze branches, huit agences et plusieurs bureaux. Tout aussi important, l'excédent budgétaire augmente verticalement en 1920-1924, s'arrête en 1925-1926, puis croît à nouveau en dépit du fait que les administrateurs de l'Istituto aient imaginé que, « la période de profits extraordinaires, avec le taux de change stabilisé et donc avec des marges normales sur ces opérations » étant terminée, il faudrait « attendre principalement chaque avantage par le travail ordinaire de la banque »⁵¹. La croissance de la dernière partie des années 1920 témoigne, en fait, non pas d'un vrai renforcement, mais de la prise en charge par l'Istituto – comme on le verra plus bas – des compétences du Banco di Santo Spirito et d'un important paquet d'actions de la NGI (fig. 4).

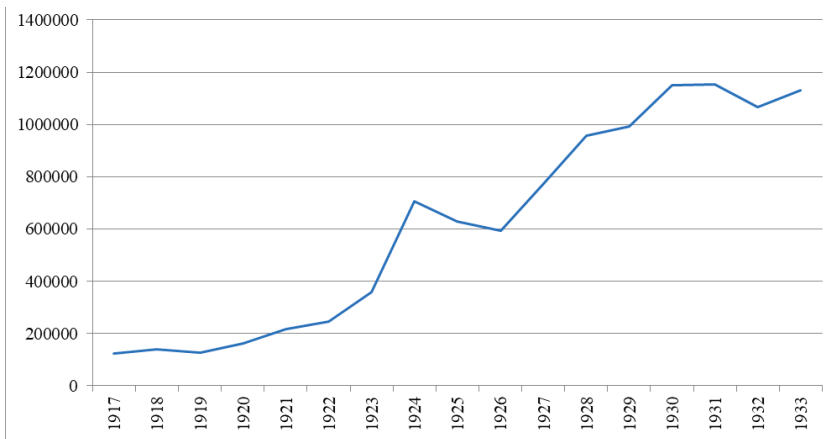


Figure. 4. Credimare : excédent budgétaire, 1917-1933 (000. liras 1928)

Source : notre traitement des données présentées sur www.imita.db (consulté en juin 2014).

Néanmoins, cette croissance dimensionnelle permet au Credimare de réduire l'écart avec les plus grands établissements de crédit ordinaire du pays. Au début de la Grande Dépression, le volume de ses activités, tout en restant loin de celui de la COMIT et du CREDIT, paraît assez proche de celui du Banco di Roma (tableau 4).

⁵⁰ ASBI, Segreteria degli amministratori delegati Facconi e Mattioli (AD2), cartella 17, fasc. 23, Credimare S.A. (Istituto Bancario Italo Svizzero) Zurich, [nota 1935].

⁵¹ Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 10 marzo 1928 – Relazioni sul bilancio al 31 dicembre 1927 – 11° esercizio », Roma, Stabilimento tipografico G. Bolognesi, 1928, p. 13.

Tableau. 4. COMIT, CREDIT, Banco di Roma, Credimare :
excédent budgétaire, 1920-1930 (en milliards de lires)

Année	COMIT	CREDIT	Banco di Roma	Credimare	Credimare/total 4 banques (%)
1920	6,4	4,9	3,1	0,1	0,6
1925	8,5	5,6	2,3	0,6	3,5
1930	10,4	8,5	2,7	1,1	4,8

Source : données présentées sur www.imita.db (consulté en février 2016).

LA GRANDE DÉPRESSION ET L'EFFONDREMENT DU « SYSTÈME NGI »

120 En 1933, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) – l'organisme public né selon un plan dessiné par Beneduce pour sauver les banques submergées par la Grande Dépression – examine les conditions de la COMIT, du CREDIT, du Banco di Roma et du Credimare, en concluant que ce dernier est désormais incapable de se tenir par lui-même⁵². La Banca d'Italia estime que « les pertes latentes dans le budget du Credito Marittimo, en plus d'absorber les réserves de patrimoine, entament [probablement] aussi le capital social de manière significative⁵³ ». Un an plus tôt, le Credimare avait pris une partie des services bancaires de l'Italia-Flotte Riunite, groupe fondé en janvier 1932 par la NGI, le Lloyd Sabauda et la Cosulich après qu'en 1928 ils avaient créé un *trust* pour gérer les lignes américaines⁵⁴. L'Italia-Flotte Riunite se classe, par tonnage, au cinquième rang du classement mondial, derrière Royal Mail, Peninsular & Oriental, Norddeutscher Lloyd et Dollar United States Lines⁵⁵. Les entreprises concernées tentent ainsi d'échapper à la crise, en rationalisant les ressources et, surtout, en cachant leurs lourdes dettes. En 1934, de la rationalisation on passera au sauvetage, avec l'Italia et trois autres groupes d'armement nés entre-temps (le « nouveau » Lloyd Triestino, la Tirrenia et l'Adriatica di Navigazione) qui seront absorbés par l'IRI.

Comme dans les cas de la COMIT, du CREDIT et du Banco di Roma, le Credimare voit lui aussi s'écrouler, avec la Grande Dépression, la valeur de ses participations industrielles : au cours de la seule année 1930, son portefeuille relatif aux compagnies de navigation perd plus de 20 % et le secteur

52 Giuseppe Guarino & Gianni Toniolo (dir.), *La Banca d'Italia e il sistema bancario (1919-1936)*, Bari/Roma, Laterza, 1993, p. 88.

53 ASBdl, *Direttorio-Azzolini*, cartella 85, fasc. 21, « Istituto Italiano di Credito Marittimo », Roma, gennaio 1933.

54 Le service bancaire de l'Italia-Flotte Riunite avait été confié au Credimare pour 40 %, à la COMIT pour 42,5 % et au CREDIT pour 17,5 % (ASBI, *Carte Mattioli*, cartella 203, fasc. 9, *Convenzione COMIT-Lloyd Sabauda-NGI-Italia*, Genova, 2 gennaio 1932).

55 Marco Doria, « Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione "Italia" », dans Paola Massa (dir.), *Andar per mare*, Genova, De Ferrari, 2009, p. 153-154.

immobilier n'est pas en meilleure santé⁵⁶. Son état est aggravé par le rôle de béquille du système bancaire que l'Istituto joue à ce stade. En mars 1931, la Banca d'Italia, l'implique dans la liquidation de la Banca Agricola Italiana de Riccardo Gualino, également propriétaire de la SNIA Viscosa, une grande entreprise qui produit des fibres textiles synthétiques. Le Credimare accepte d'en relever les dépendances et les dépôts en Émilie-Romagne, parce que la banque centrale garantit la couverture des passifs repris (tableau 5). Quelques mois plus tard, un schéma similaire sera mis en œuvre pour la liquidation de l'Union Bancaria Nazionale⁵⁷.

Tableau. 5. Sauvetage de la Banca Agricola Italiana, 1931.

Banques qui sauvent	Zones prises	Branches	Bureaux de correspondants
Credimare	Romagne, province de Boulogne	12	9
Banco di Napoli	Italie méridionale, Cagliari	27	147
Monte dei Paschi di Siena	Toscane	33	23
Istituto San Paolo – Torino	Piémont (sauf la province de Novare), Ligurie, une partie de la province de Pavie	195	110
Banca Popolare di Novara	Provinces de Novare et Varèse, une partie de la province de Pavie	32	11
Banca Popolare Coop. di Cremona	Province de Crémone	7	2
Banca Mutua Popolare di Bergamo	Province de Bergame	9	3
Banco di Santo Spirito	Latium (sauf Rome)	-	17
Banca Nazionale del Lavoro	Rome, Marches, Ombrie, Abruzzes et provinces de Modène, Parme, Plaisance, Reggio d'Émilie, Vérone, Mantoue	56	60
COMIT	Provinces de Milan, Brescia, Côme, Sondrio	51	25

Source : Giuseppe Guarino et Gianni Toniolo (dir.), *La Banca d'Italia e il sistema bancario (1919-1936)*, Bari/Roma, Laterza, 1993, p. 626-627.

56 ASBdl, Direttorio Azzolini, cartella 85, fasc. 21, « Istituto Italiano di Credito Marittimo », Roma, gennaio 1933.

57 Istituto Italiano di Credito Marittimo, « Assemblea generale ordinaria del 29 marzo 1932 – Relazione sul bilancio al 31 dicembre 1931 – 15° esercizio », Roma, Officina Poligrafica Laziale, 1932 ; *id.*, « Assemblea generale ordinaria del 25 marzo 1933 – Relazione sul bilancio al 31 dicembre 1932 – 16° esercizio », Roma, Officina Poligrafica Laziale, 1933.

À cela s'ajoute le sauvetage du Banco di Santo Spirito (BSS), réalisé quelques années plus tôt dans le cadre de la mise en ordre des banques catholiques ordonné par le gouvernement fasciste⁵⁸. Le 26 janvier 1929, le Credimare avait conclu un accord avec la Banca d'Italia, en promettant de la soulager des actions BSS qu'elle avait prises lors d'une précédente opération de redressement. Dans le même temps, il avait été décidé que le BSS fusionnerait avec la Banca Regionale di Roma⁵⁹. L'opération, qui avait conduit à la naissance du Banco di Santo Spirito-Regionale del Lazio, avait été sollicitée par le Vatican, auquel les instituts concernés étaient étroitement liés⁶⁰ et avec lequel, quelques jours plus tard seulement, Mussolini avait signé le traité du Latran. L'initiative avait été conduite par le sénateur Rolandi Ricci, président de la NGI depuis la guerre et du Credimare depuis 1928, et précédemment avocat du Banco di Roma, un établissement voisin de la curie de Rome⁶¹. En contrôlant le nouveau BSS, l'Istituto Italiano di Credito Marittimo avait pris en charge une banque en grave difficulté, avec laquelle en 1932 – grâce à l'aide de l'État, qui avait assuré un prêt de 50 millions de lires⁶² – il crée la Società Agricola Fiduciaria, une *bad company* où il déverse une partie de ses participations industrielles⁶³. C'est une initiative similaire à celles qui, au cours de la même année, permettent à la COMIT et le CREDIT de remettre ses actions dans deux leurs propres sociétés financières, la SOFINDIT et la SFI⁶⁴.

À l'été 1935, le Credimare est liquidé. La procédure est gérée par l'IRI en collaboration avec les trois banques universelles, qui entre-temps sont tombées sous contrôle public. L'échec est salué dans la presse nationale comme une

58 Anna Caroleo, *Le banche cattoliche dalla prima guerra mondiale al fascismo*, Milano, Feltrinelli, 1976 ; Giuseppe Guarino et Gianni Toniolo (dir.), *La Banca d'Italia e il sistema bancario, op. cit.*, p. 58-66.

59 Marina Comei, *La regolazione indiretta. Fascismo e interventismo economico alla fine degli anni Venti. L'Istituto di Liquidazioni (1926-1932)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, p. 152-153.

60 Lucio Avagliano, « *La mano visibile* » in *Italia. Le vicende della finanziaria IRI (1933-1985)*, Roma, Edizioni Studium, 1985, p. 31-32 ; Luigi De Matteo, *Introduzione storico-economica. Il Banco di Santo Spirito dalle origini al 1960*, Roma, Banca di Roma/Archivio storico, 2001, p. 100-101.

61 Luigi De Rosa, *Storia del Banco di Roma*, Roma, Banco di Roma, 1983, t. II, p. 110 sq.

62 Archivio storico IRI (ASIRI), Numerazione nera, Enti precedenti la costituzione dell'IRI, b. STO/467, Promemoria riservato [Intervento dell'Istituto di Liquidazioni a favore dell'Istituto Italiano di Credito Marittimo], Roma, 26 settembre 1932 ; Pasquale Saraceno, « Salvataggi bancari e riforme negli anni 1922-1936 », dans *Banca e industria fra le due guerre*, Bologna, Il Mulino, 1981, t. I, p. 23.

63 ASBI, Direttorio Intronà, cartella 64, fasc. 1, sottofasc. 2, Promemoria, Roma, 22 giugno 1932 ; ASIRI, Numerazione nera, Sistemazione delle aziende pervenute all'IRI. Studi di settore, busta STO/518, Società Fiduciaria, le 3 avril 1935.

64 Gianni Toniolo, « Crisi economica e smobilizzo pubblico delle banche miste (1930-1934) », dans *Industria e banca nella grande crisi (1929-1934)*, dir. Gianni Toniolo, Milano, Etas Libri, p. 314-316.

étape nécessaire et inévitable de la réorganisation du système du crédit alors en cours, réorganisation qui sera complétée par la loi de réforme bancaire de 1936. Le non-sauvetage de l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, cependant, mérite quelques réflexions. S'il est vrai que le COMIT, le CREDIT et le Banco di Roma survivent à la Grande Dépression, ils sont nationalisés et exclus du crédit industriel. Quant au Banco di Santo Spirito, il se voit confier les branches romaines du même Credimare⁶⁵. Ce dernier établissement paie cher, d'une part, sa taille, qui est modeste par rapport à celle des trois banques universelles, auxquelles est appliquée la formule « *too big to fail* » et, d'autre part, l'étreinte mortelle de la Navigazione Generale qui, depuis son origine et de plus en plus dans les années 1920, apparaissait comme son prolongement. Ce lien l'avait empêché d'acquérir une identité définie et l'avait conduit à se priver de sa spécialisation de crédit originale pour répondre aux intérêts opaques de la compagnie maritime. En poursuivant l'ambition de devenir une grande banque ordinaire à vocation industrielle, il avait essayé d'imiter les instituts les plus experts et solides, sans pouvoir les atteindre, ni par le volume des activités, ni par la présence sur le territoire, ni par la capacité d'influencer les choix stratégiques faits par les autorités centrales. Le Credimare se trouve donc sans défense, et indéfendable, au moment de la crise économique des années 1930, qui en Italie compte la NGI parmi les plus éminentes victimes. Alors que la compagnie d'armement s'écroule et que la chaîne des entreprises dirigée par le Credimare se brise, parmi les déposants de l'Istituto, dont les investissements de portefeuille sont composés en grande partie d'actions de la Navigazione Generale, la panique se répand et tout le monde court à ses guichets. Le sauvetage public est jugé trop coûteux et, en tout cas, déplacé pour une banque faible et corrompue, qui est finalement sacrifiée sur l'autel de la réorganisation du système national du crédit.

65 ASBI, Directorio Introna, cartella 45, fasc. 1, « Convenzione fra l'Istituto per la Ricostruzione Industriale, il Ministero delle Finanze e il Banco di S. Spirito », le 3 mars 1936; Luigi De Matteo, *Introduzione storico-economica, op. cit.*, p. 136-139.

LES AIDES ALLIÉES À LA RECONSTRUCTION DES BASES
NAVALES FRANÇAISES DE MÉTROPOLE ET D'AFRIQUE
DU NORD SOUS LA IV^e RÉPUBLIQUE

Jenny Raflik
Université de Cergy-Pontoise

À la fin de la seconde guerre mondiale, la marine française est extrêmement affaiblie, et orpheline de la plupart de ses infrastructures portuaires. En métropole, Brest et Cherbourg offrent le paysage de vastes champs de ruines, résultat combiné des bombardements alliés et des destructions opérées par les Allemands. La rade de Toulon est encombrée par les épaves du sabordage de 1942. Les stocks des arsenaux ont souffert des destructions et des prélèvements de l'occupant. Seul point positif de ce triste bilan métropolitain : la France hérite des bases sous-marines allemandes¹. Les bases d'outre-mer sont moins touchées que celles de la métropole, bien que Bizerte et Saïgon ne soient pas sorties indemnes de la guerre. La France possède encore un vaste empire, dont les bases navales sont la vitrine et restent un atout stratégique majeur. Mais d'une façon générale, leur équipement est usé, en partie obsolète, et ne répond plus aux besoins tels que les leçons de la guerre permettent de les définir.

On le sait, en 1945, l'état des bases navales n'est pas la première préoccupation des décideurs français. Le pays entier est à reconstruire, et les besoins de la société civile peuvent apparaître bien plus urgents à satisfaire, d'autant plus que les moyens financiers sont limités, et que les crédits budgétaires militaires sont l'objet de toutes les compressions. D'où l'importance d'un éventuel soutien allié.

La Marine a précocement bénéficié d'une aide extérieure, dès 1940 pour les Forces navales françaises libres, à partir du printemps 1943 pour la majorité de la flotte². Mis en sommeil à la sortie de la seconde guerre mondiale, au moment

- 1 Philippe Masson, « La Marine française en 1946 », dans Institut Charles-de-Gaulle/Institut d'histoire du temps présent, *De Gaulle et la nation face aux problèmes de défense (1945-1946)*, Plon, Paris, 1983, p. 47-53.
- 2 Émile Chaline & Pierre Santarelli, *Historique des forces navales françaises libres*, Service historique de la Marine (désormais SHM), 1990, t. I ; Frédérique Chapelay, « Le réarmement de la Marine par les Américains », dans *Les Armées françaises pendant la Seconde Guerre*

où les priorités sont celles de la reconstruction civile pour les Européens, et celles du rapatriement des GI's pour les Américains, le mécanisme de l'aide est relancé par la montée des tensions entre les anciens alliés de la guerre à partir de 1948. Le cadre de l'Alliance atlantique institutionnalise dans les années 1950 des pratiques mises en place dans le cadre de l'Union de l'Europe occidentale. L'étude de ces aides reste encore peu explorée dans le domaine militaire, à l'exception des travaux de Philippe Vial et de Gérard Bossuat qui ont ouvert de nombreuses pistes. Le cas de la Marine a le plus souvent été abordé sous l'angle de la flotte, sans doute car si la place de la Marine, dans ces aides alliées, est secondaire, celle des bases et des arsenaux l'est plus encore. Pourtant, ces aides ont bien existé et ont imposé à la Rue Royale une contrainte extérieure lourde de conséquences politiques. L'intégration atlantique a peu à peu imposé une réglementation nouvelle, se superposant à la réglementation traditionnelle des relations avec l'étranger. Le commissaire Le Jemtel constate en 1955 que « cette alliance pacifique est à l'origine d'incidences considérables se répercutant, et sur l'organisation, et sur les ressources de la Marine³ ».

Comment, en effet, gérer le paradoxe d'un manque de moyens, imposant le recours aux aides alliées, et une ambition impériale durable, fondée sur une histoire et un déploiement mondial, sources de fierté nationale? La politique des bases menée par la Marine sous la IV^e République, succession de sursauts nationalistes et d'appels à l'aide alliée, illustre parfaitement ce paradoxe.

Trois périodes sont ici à distinguer : dans un premier temps, les bases françaises restent à l'écart des mécanismes d'aides alliées. En 1953, vient enfin le temps des programmes, des plannings, des décisions. Puis arrive le troisième temps – plus intemporel, parfois inexistant – des réalisations.

DES MÉFIANCES FRANÇAISES AUX RÉTICENCES AMÉRICAINES :

LA MISE À L'ÉCART DE LA MARINE DANS LES PREMIÈRES ANNÉES DE L'AIDE ALLIÉE

Les bases de sécurité collective : une mise à disposition des bases sans contrepartie financière ?

Après la seconde guerre mondiale, le réseau des bases est à reconstruire, ou du moins à rénover pour les structures les moins détruites. La grande nouveauté de l'après-guerre est la définition d'une véritable politique des bases, désormais appréhendées comme éléments d'un réseau. La réflexion lancée au sein de la Marine trouve un premier accomplissement dans le rapport de l'amiral

mondiale, actes du colloque international à Paris, du 7 au 10 mai 1985, Paris, Fondation pour les études de défense nationale, 1986, p. 347-354.

3 Service historique de la Marine, 13GG2/14, « Exposé secret du commissaire principal Le Jemtel sur les incidences de nos engagements internationaux sur l'organisation et les ressources de la Marine », le 31 mars 1955.

d'Argenlieu, discuté lors de la séance du Conseil supérieur de la Marine (CSM) du 11 juillet 1945, et tout entière consacrée au problème des bases.

Ce rapport envisage leur utilisation dans un cadre interallié, et la possible mise à disposition du Conseil de sécurité de la toute jeune ONU d'une partie des bases navales françaises. D'Argenlieu crée donc le concept de « bases de sécurité collective ». Il propose la mise à la disposition des Alliés des bases de Dakar, Diégo-Suarez, Madagascar et Cam Ranh, toutes choisies pour leur théorique importance stratégique au niveau mondial.

Néanmoins, dans ses projets, la Marine n'envisage aucune demande d'aide financière directe à ses alliés. D'Argenlieu précise dans son rapport : « Nous détenons des positions stratégiques très importantes sur les grandes voies de communication mondiales ; nous sommes prêts à en faire bénéficier tout système de sécurité internationale, mais dans le respect absolu de notre souveraineté⁴. » Autrement dit, il s'agit de garder le contrôle financier des choses.

Néanmoins, on envisage déjà à Paris d'« échanger » la fourniture de facilités dans les bases navales françaises contre d'autres éventuelles servitudes imposées par l'ONU, de façon à désengager par exemple l'armée de terre de certaines opérations⁵. C'est envisager une forme d'« économie » des moyens français, et la négociation d'avantages « en nature » avec les autres nations unies. On a là une première réflexion sur les avantages à tirer, au niveau international, du réseau de bases français.

La faillite du système de sécurité collective met rapidement fin au problème, et à toutes les hypothèses, et c'est dans le cadre du système de défense occidental que se développe le dossier des aides alliées.

Le renouveau des aides alliées à partir de 1948

À partir de 1948, se met en place le mécanisme des aides, civiles tout d'abord, avec le plan Marshall, puis militaires. Nous pouvons, à la suite du contrôleur de 1^{re} classe Appert⁶, distinguer trois phases dans l'aide militaire alliée à la France. Tout d'abord, dans la « période précoréenne », d'avril 1948 à juin 1950, l'aide américaine a essentiellement pour but d'empêcher l'économie européenne de s'effondrer. Ensuite, de la guerre de Corée à la conférence de Lisbonne (juin 1950-février 1952), cette aide se développe tous azimuts et

4 SHM, 3BB8CSM1, « Rapport de l'amiral Thierry d'Argenlieu sur la politique générale des bases », le 11 juillet 1945.

5 Ministère des Affaires étrangères (désormais MAE), NUOI 254, Télégramme n°554D.N/IP/TS de l'EMGDN à la délégation française aux Nations Unies, date non lisible. (Référence : télégramme 144UNO du 2 décembre 1946.)

6 SHM, 136GG2/14, « Historique de l'aide alliée depuis 1950, cours supérieur de logistique prononcé à l'École de guerre navale par le contrôleur de 1^{re} classe Appert », le 26 novembre 1954.

prend des proportions considérables. Enfin, après la conférence de Lisbonne de février 1952, l'aide prend une forme plus précise et plus organisée, puisqu'en étudiant les objectifs militaires en fonction des possibilités économiques et financières des pays européens, le Conseil atlantique a consacré un ensemble de règles juridiques en harmonie avec la loi américaine, capables de permettre l'utilisation de la totalité de l'aide votée par le Congrès. L'incidence de ces aides sur la Marine reste discrète⁷. Surtout, rien ne concerne les infrastructures.

Pour ces travaux, un autre système de financement commun, original, est mis en place : le système d'Infrastructure commune. Comme l'aide financière et le PAM, il doit remédier à l'insuffisance des crédits budgétaires des nations de l'Europe occidentale dans le financement des dépenses d'investissement de défense nationale, mais il diffère des autres formes d'aide en ce sens qu'il est le résultat non pas d'un effort unilatéral américain ou canadien, mais d'un effort interallié en commun. Son mécanisme est une réussite partielle, la seule d'ailleurs, du projet de budget commun dont l'idée fut lancée par le mémorandum français du 5 août 1950⁸.

Les premières tranches d'infrastructure commune : la mise à l'écart de la Marine

Les autorités de l'OTAN veillent très vite à définir clairement ce concept d'Infrastructure commune. Il est convenu que celle-ci doit recouvrir « les postes fixes de dépenses en capital nécessaires pour assurer le soutien matériel des plans opérationnels, et permettre au commandement supérieur de fonctionner et aux différentes forces d'opérer avec efficacité⁹ ». Ces infrastructures doivent présenter plusieurs caractéristiques pour être financées dans le cadre commun de l'OTAN : la nation hôte doit appartenir à l'organisation ; l'installation doit trouver sa place dans les plans d'opérations du haut commandement, elle doit répondre aux besoins d'au moins une nation de l'Alliance, dite nation utilisatrice, différente de la nation hôte. Enfin, l'installation ne doit pas faire double emploi avec une autre déjà existante. Ces caractéristiques sont volontairement vagues, pour permettre une adaptation aux circonstances.

Le cadre administratif de ce budget commun reprend le modèle lancé par l'Union occidentale, sous forme de « tranches ». La première tranche d'Infrastructure commune de l'OTAN a d'ailleurs été décidée dans le cadre européen, avant d'être reprise à son compte par l'Alliance atlantique. Les trois premières tranches excluent toutefois la Marine. Deux éléments l'expliquent : le choix de la stratégie de défense occidentale, le plus à l'est possible, et la bataille

7 SHM, 13GG2/14, « Exposé secret du commissaire principal Le Jemtel... », *op. cit.*

8 Jenny Raflik, *La Quatrième République et l'Alliance atlantique*, Rennes, PUR, 2013.

9 OTAN, AC/29-D/3, « Groupe de travail sur la définition de l'Infrastructure commune, rapport au Conseil », le 20 janvier 1953.

envisagée, sur l'Elbe ou le Rhin, donne la priorité aux armées de terre et de l'air¹⁰. La définition des trois premières tranches répond aux besoins les plus urgents, c'est-à-dire la mise en place des QG de guerre et des aérodromes sur le continent, points de départ de la contre-offensive. La discrimination n'est pas, sur ce plan, nationale, puisqu'aucune infrastructure navale n'est concernée par les trois premières tranches. La deuxième explication est plus politique, et révélatrice des tensions qui subsistent entre alliés, dans la répartition des tâches. Celles dévolues aux pays européens bénéficiaires de l'aide, et donc en particulier à la France, touchent surtout l'armée de terre. Ceux-ci en effet, ont pour mission principale d'arrêter et de refouler l'offensive ennemie¹¹. De leur côté, les États-Unis ont la responsabilité des bombardements stratégiques – ils sont les seuls à disposer de l'arme atomique. Américains et Anglais sont conjointement responsables de la défense et du contrôle des lignes de communication maritimes et aériennes, les ports et les bases.

Néanmoins, avec l'atténuation progressive de la menace soviétique, du moins de l'urgence de cette menace, la Marine peut espérer être mieux prise en compte dans les plans alliés qui s'ouvrent progressivement au long terme. En outre, l'adhésion de la Grèce et de la Turquie dans le Pacte atlantique, en 1952, recentre l'Alliance sur la Méditerranée et donne aux bases françaises d'Afrique du Nord (AFN) une importance stratégique nouvelle dans le cadre interallié.

LE PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE COMMUNE SUR LES BASES NAVALES

L'élaboration du programme de la IV^e tranche : l'introduction des infrastructures navales

À partir du programme de IV^e tranche d'Infrastructure, la marine française se voit enfin proposer le financement commun de certains travaux. Ce programme reflète la conjoncture économique de l'Alliance et correspond pour l'essentiel à des besoins d'infrastructures encore non satisfaits, et non aux besoins engendrés par l'accroissement futur des forces OTAN. Le projet porte sur un montant total de prévisions de dépenses de 232 milliards de livres. Il s'articule en deux ensembles correspondant à des urgences distinctes :

- le *first increment* d'un montant total de 162 milliards de livres répond, aux yeux du *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (SHAPE, Grand Quartier Général des Forces alliées en Europe) à des besoins incompressibles ;

10 OTAN, MC14, « Rapport du groupe permanent au Comité militaire de l'Atlantique Nord au sujet de la directive stratégique pour le planning régional de l'Atlantique Nord », le 3 mars 1950.

11 OTAN, MC3/1, « Concept stratégique pour la défense de la zone du Nord de l'Atlantique », le 19 novembre 1949.

- Le second d'un montant de 69 milliards de livres qui groupe l'ensemble des projets pour lesquels une décision peut attendre une définition plus précise de la situation des forces en 1954.

En définitive, le *first increment* du SHAPE devient la IV^e tranche d'Infrastructure OTAN, le second devient les V^e et VI^e tranches. Le rôle joué par les états-majors nationaux dans l'élaboration de ces programmes est limité à une consultation initiale, c'est bien le SHAPE qui tient les rênes décisionnelles.

L'innovation majeure de la IV^e tranche : la prise en compte des bases d'AFN

130

Les grandes nouveautés de ce programme viennent de l'introduction des bases navales, et de la localisation des installations concernées. En effet, la plupart des travaux prévus concernent l'Afrique du Nord : Oran et Bizerte¹². Or, l'article 6 du traité de l'Atlantique Nord définit la zone géographique couverte par l'Alliance de façon très précise : elle comprend le territoire des États membres en Europe ou en Amérique du Nord, les départements français d'Algérie, le territoire de la Turquie – à partir de l'élargissement – ou les îles placées sous la juridiction de l'une des parties dans la région de l'Atlantique Nord, c'est-à-dire au nord du tropique du Cancer. Elle s'étend également aux forces, navires ou aéronefs de l'une des parties, se trouvant sur ces territoires ainsi que dans toute autre région de l'Europe dans laquelle les forces d'occupation sont stationnées à la date à laquelle le traité est entré en vigueur (1949), ou se trouvant sur la mer Méditerranée, ou la région de l'Atlantique Nord, toujours au nord du tropique du Cancer. Donc, si Oran - Mers-el-Kébir entre dans la zone OTAN¹³, les protectorats de Tunisie et du Maroc, et donc Bizerte, n'y sont pas compris¹⁴. C'est la première fois qu'une tranche d'Infrastructure interalliée sort de cette aire. Cela n'est pas sans poser problème¹⁵ ni susciter les réticences de certains membres – Canada et Hollande.

Mais d'après les documents fixant les attributions du commandant suprême des Forces alliées en Europe (SACEUR), l'Afrique du Nord est considérée comme zone de l'intérieur, et, en temps de guerre, en cas de nécessité, le SACEUR serait habilité à y mener les opérations qu'il jugerait nécessaires à l'exécution de sa mission. Sur le plan militaire, en effet, le rôle de l'AFN

12 « La plus haute priorité doit être accordée aux projets d'Oran et Bizerte. » (« Recommandation du Groupe Permanent au Comité militaire sur le programme d'infrastructure commune pour 1953 », OTAN, MC32/3, appendice C à la pièce jointe A, bases navales du SHAPE.)

13 Jenny Raflik, « L'Algérie, les accords d'Évian et l'OTAN », dans Vincent Joly & Patrick Harismendy (dir.), *Algérie. Sortie(s) de guerre (1962-1965)*, Rennes, PUR, 2014, p. 111-124.

14 Le Portugal, avec des travaux prévus dans les îles du Cap-Vert, est dans la même situation que la France.

15 OTAN, C-M(53)36, « Note du secrétaire général sur les projets d'infrastructure situés en dehors de la zone OTAN », secret, le 8 avril 1953.

est majeur pour la défense atlantique : « Relais maritime de toutes les entreprises occidentales en Méditerranée, soit vis-à-vis de l'Europe centrale ou méridionale, soit vis-à-vis du Proche-Orient, arrière logistique de ces théâtres, plateforme aérienne dominante tant pour le contrôle maritime que pour les actions aériennes à longue portée : telle est la valeur que l'Afrique du Nord représenterait pour la coalition atlantique dans le cadre d'un nouveau conflit mondial¹⁶. » Bizerte, en particulier, sur le plan OTAN, représente l'« arrière de desserrement de Malte, comme Mers-el-Kébir est celui de Gibraltar¹⁷ ». L'AFN représente dans le dispositif occidental une seconde ligne possible, une zone de repli ou un point éventuel de redéploiement, une base de soutien logistique et opérationnel. Et, sur le plan financier, la France n'étant pas en mesure de réaliser l'équipement nécessaire, il apparaît que le financement commun des travaux est une chance pour réaliser une infrastructure indispensable à la défense du bassin méditerranéen. C'est ainsi que les infrastructures navales de Bizerte sont acceptées dans le cadre du programme d'infrastructure commune de l'OTAN.

Paradoxalement, les réserves face à cette inclusion viennent davantage des dirigeants français que des alliés. Le programme du SHAPE suppose, d'après les règles en vigueur, que les travaux soient soumis au contrôle des organismes OTAN, même s'ils sont conçus et réalisés par le pays hôte. Cela implique des études, des reconnaissances et des contrôles, « autant de raison[s] pour que des officiers des armées alliées ou même des civils aient à se déplacer de façon visible dans des territoires particulièrement sensibles du point de vue politique¹⁸ ». Le problème se pose donc de savoir si de tels déplacements peuvent être tolérés, ce qui paraît nécessaire à l'État-major combiné des Forces armées (EMCFA), ou si au contraire ils doivent être radicalement refusés, ce qui devrait alors être clairement exprimé au Conseil atlantique.

En outre, la réalisation du programme du SHAPE ouvre la voie à une échéance brève à la présence de contingents alliés importants en Tunisie et en Algérie – Américains, Britanniques et Italiens. Le Comité de défense de l'Afrique du Nord exprime à ce sujet un avis favorable le 25 octobre 1952, sous les réserves suivantes¹⁹ :

- le gouverneur ou le résident devra être consulté sur la région d'implantation des terrains et champs de tir ;

16 Augustin-Léon Guillaume (général d'armée), « L'importance stratégique de l'Afrique du Nord », *Revue de Défense nationale* (désormais RDN), n° 108, novembre 1953, p. 424.

17 Adolphe Lepotier (contre-amiral), « Bizerte, base stratégique », *RDN*, n° 157, avril 1958, p. 567.

18 Service historique de l'armée de terre (désormais SHAT) 8Q252, « Étude du SGPDN sur le programme révisé d'infrastructure OTAN », IV^e tranche, très secret, le 10 décembre 1952.

19 Signé par Roger Léonard, gouverneur général de l'Algérie, Jean de Hauteclocque, résident général de France à Tunis, et le général Guillaume, résident général au Maroc.

- les travaux devront être confiés à des entreprises françaises ;
- le personnel sédentaire des bases ainsi créées devra être français, les éléments alliés devant séjourner par roulement, sans installation de familles.

Mais ce qui emporte la décision française de prendre le risque de ces intrusions alliées, c'est l'incapacité de la France à faire face seule financièrement. L'amiral Nomy l'explique ainsi :

... il fut un temps où le financement des travaux de Mers-el-Kébir (le seul grand chantier de la Marine) n'était envisagé que dans le cadre national, pour en garantir sans discussion possible la propriété française. Nous avons dû changer de formule, sous peine d'arrêter les travaux (ce qui aurait été un abandon définitif et la perte sans profit de milliards déjà dépensés) et nous avons confié à l'infrastructure OTAN une grande part des travaux.

Toutefois, cette décision est prise sans enthousiasme, et il ajoute :

132

... l'avenir dira si cette solution est avantageuse ou non. Dès maintenant, les États-Unis et la Grande-Bretagne nous assaillent de demandes pour y implanter en temps de guerre (et un peu en temps de paix) des moyens logistiques importants qui prouvent la valeur de Mers-el-Kébir²⁰.

L'étendue des programmes que l'OTAN semble prête à financer justifie ce risque.

Programmes des travaux projetés au titre de l'Infrastructure commune OTAN

Le programme de la IV^e tranche définitive comprend des travaux de construction de magasins, de parcs et de jetées dans les bases navales de Mers-el-Kébir et de Bizerte, et d'extension selon les normes de l'OTAN des bases d'aéronautique navale de Lartigues, Iskeul (Bizerte) et Istres²¹. Sont également concernés par cette IV^e tranche trois aérodromes destinés aux unités de transport de l'USAF (United States Air Force) : Cherbourg/Maupertuis, Nantes et Brienne-le-Château. La V^e tranche comprend encore des constructions de magasins et de parcs à Bizerte et à Mers-el-Kébir, d'une usine électrique à Mers-el-Kébir, de stations radio à Brest et à Casablanca et d'un quartier général de guerre à Brest – commandement de la sous-zone de la baie de Biscaye. Elle comprend également l'extension de la base aéronavale de Lann Bihoué. La VI^e tranche comprend des travaux de stockage de produits pétroliers à Bizerte et Mers-el-Kébir, et l'extension à Alger d'une station radio. Les tranches suivantes sont

²⁰ SHM, 3BB8CSM5, « Exposé de l'amiral Nomy, chef d'état-major général de la Marine, sur la politique navale française », secret, novembre 1953.

²¹ SHAT, 8Q252, « Étude du SGPDN sur le programme révisé d'infrastructure OTAN », *op. cit.*

moins importantes : la VII^e tranche concerne une station émission et une station réception à Alger ; la VIII^e un stockage souterrain de munitions à Brest ; la IX^e le QG COMEDOC à Mers-el-Kébir, et la X^e le renforcement de la base aéronavale de Lann Bihoué.

Au total, Mers-el-Kébir est la principale bénéficiaire des programmes OTAN. L'effort se concentre sur les capacités souterraines de la base, en raison de la nécessaire adaptation à la montée en puissance des armes atomiques. Environ 1 500 militaires doivent pouvoir vivre sous le Santon de façon convenable. Deuxième base à occuper une place de choix dans les programmes OTAN, Bizerte devait servir de centre de ravitaillement aux flottes alliées en opération, tout en assurant avec des moyens régionaux la surveillance et la défense du canal de Sicile contre les avions, les navires de surface, les mines et les sous-marins. Sa base de réparation devait également être mise à la disposition des bâtiments de guerre ou des navires de commerce alliés endommagés. Les installations projetées à Bizerte s'insèrent toutes dans le plan de masse de la base et sont pour la moitié des extensions des projets français lancés au début des années 1950.

Cette manne budgétaire ne profite donc qu'à un nombre limité d'établissements : n'est concernée que la construction de magasins souterrains, de stockages d'hydrocarbures ou de munitions, de jetées pour les navires et de pistes pour les avions, d'installations de transmission ou de commandement. En outre, les bases concernées sont réduites ; les trois quarts des budgets OTAN sont pour les bases d'outre-mer, Oran et Bizerte pour l'essentiel. Alger et Casablanca reçoivent les miettes. Quant aux installations de métropole, elles sont surtout concernées par des travaux concernant leurs aérodromes ou installations aéronavales, à l'exception du QG de guerre de Brest.

LES ENJEUX POLITIQUES DE L'AIDE : FREINS ESSENTIELS À LA RÉALISATION DES TRAVAUX

L'établissement de programme, on le sait, n'est bien souvent qu'un point de départ. Reste l'essentiel : lancer les travaux, et concrétiser les projets. C'est fréquemment le début des difficultés...

Le financement commun : une déclaration de principes

Le financement commun des travaux, tout d'abord, est sujet à polémique entre les alliés. Si le principe d'une répartition des charges est évident et admis par tous les membres du Pacte atlantique, de nombreuses questions restent en suspens. Qui doit financer l'entretien des installations après leur construction ? Dans quelle proportion ? *Quid* de la situation en temps de guerre ?

Les méfiances françaises face aux pertes de souveraineté en Afrique du Nord justifient l'importance toute particulière avec laquelle est étudiée, en France,

la part respective de chacun dans le financement des infrastructures. Il importe, pour Paris, de ne pas accepter de financement purement interallié, et de sauver la légitimité de la souveraineté française, bien plus sensible lorsque l'on parle de Bizerte ou de Mers-el-Kébir que lorsque se pose la question des infrastructures métropolitaines. Les principes admis pour les installations alliées de métropole sont donc récusés pour l'Algérie et la Tunisie.

La contribution financière française repose sur la décision du Conseil atlantique d'avril 1953, sur la formule définitive de répartition des dépenses communes d'infrastructure : 42,85 % pour les États-Unis, 11,45 % pour le Royaume-Uni, 7,13 % pour le Canada, 24,82 % pour l'ensemble des neuf autres nations alliées de l'OTAN et 13,75 % pour la France. Mais cette répartition ne concerne pas l'ensemble des travaux induits par les programmes d'infrastructure : les travaux de raccordement et les acquisitions de terrains restent à la seule charge de la nation hôte.

134

Surtout, la décision d'avril 1953 ne règle pas la question du financement de l'entretien des infrastructures communes. Pour les premières infrastructures ayant fait l'objet d'un financement commun – les aérodromes, les QG de guerre et les transmissions –, la position française avait été l'entretien financé par la nation utilisatrice. Dans le cas des bases navales d'Afrique du Nord, la nation hôte doit également être la nation utilisatrice en temps de paix, et une des utilisatrices en temps de guerre.

Lors des discussions au Comité de l'infrastructure, deux principes déterminent la répartition du financement : quand il y a une seule nation utilisatrice en temps de paix, elle doit financer l'entretien, mais la nation hôte reste maître d'œuvre. Cette dernière, qui est propriétaire finale, doit conserver un droit de regard sur l'état des installations comme un propriétaire sur un bail. Dans le cas de plusieurs nations utilisatrices, la nation hôte assure la charge financière de l'entretien d'une installation d'infrastructure commune, elle doit être dédommée de ses prestations de services, proportionnellement à l'utilisation par les autres nations²². Garder la charge de l'entretien est extrêmement important au regard du symbole que représente cette charge sur la légitimité de la souveraineté française.

22 SHAT, 12Q96-5, « Lettre du ministre de la Défense nationale aux ministères de l'Industrie et du Commerce, des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, des Postes, Télégraphes et Téléphones, aux secrétariats d'État aux forces Armées, Guerre, Marine, Air, au Budget, au directeur des services financiers et des programmes du ministère de la Défense nationale », a. s. entretien de l'infrastructure commune de l'OTAN, n° 1503DN/EG, le 25 septembre 1953.

Mais un des dossiers les plus complexes à gérer est sans conteste celui des appels d'offres internationaux. Une procédure d'appel d'offres est très vite envisagée, qui permettrait à toutes les entreprises des pays membres de l'OTAN de poser leur candidature pour les travaux à effectuer au titre de l'Infrastructure commune, quelle que soit la nation hôte. Tous les membres de l'Alliance, à la seule exception de la France, adhèrent à ce principe. Pour Paris, il ne saurait être question de faire appel à des entreprises étrangères pour effectuer ces travaux. On admet seulement « lorsque c'est nécessaire le recours à des formules d'association d'entreprises françaises à des firmes étrangères de façon à augmenter leurs moyens²³ ». Les arguments avancés sont de plusieurs natures, et de forces inégales : on mentionne bien sûr l'intérêt économique et social de faire travailler des entreprises nationales ; on met en avant les qualités d'intégration de ces entreprises dans les régions où elles doivent travailler²⁴, mais aussi les garanties de sécurité que représente l'appel à des entrepreneurs français.

Face à la persistance de l'opposition française, les alliés développent des critiques de plus en plus fermes, mettant en question la capacité de la France de faire face seule aux demandes. Une contradiction, surtout, est relevée dans la politique française : alors qu'elle se veut la championne du projet de budget commun, la France accapare tout le bénéfice économique des travaux, alors que toutes les nations participent au financement. Le Comité de l'Infrastructure propose donc un compromis, devant permettre à chaque pays hôte de rejeter une offre, même si sa décision devait entraîner des dépenses supérieures au maximum envisagé, lorsque ce refus est conforme aux intérêts de l'économie générale du pays en question. Cette proposition est pourtant rejetée par le Comité de défense nationale (CDN) dans sa séance du 11 mars 1953. Le ministre de la Défense nationale, en particulier, reste hostile au principe des appels d'offres. Un débat éclate alors entre le ministère de la Défense nationale et celui des Affaires étrangères, qui en appelle à l'arbitrage du président du Conseil²⁵. Finalement, le Conseil atlantique adopte le principe des appels d'offres internationaux, le 27 mai 1953, avec quatre clauses de sauvegarde : une clause de dumping, une clause relative aux possibilités techniques, une autre

23 SHAT, 8Q252, « Lettre du ministre de la Défense nationale (SGPDN, économie de guerre) au ministre des Affaires étrangères sur la participation d'entreprises étrangères aux travaux d'Infrastructure NATO », n° 811D.N./E.G., très secret, le 18 juin 1952.

24 SHAT, 8SQ254, « Note du commissaire général aux entreprises de travaux publics », CG539, le 27 octobre 1952.

25 SHAT, 8Q254, « Lettre du ministre des Affaires étrangères au président du Conseil », le 19 février 1953.

relative à la main d'œuvre, une dernière relative à la balance des charges²⁶. L'accord français est donné du bout des lèvres, sous la pression de l'unanimité de la classe atlantique.

Néanmoins, dans l'application de la procédure, la Marine évite assez largement ce recours aux appels d'offres internationaux. La Rue Royale refuse de confier certaines tâches, « en raison de la complexité des chantiers et de leur organisation », à d'autres entreprises que celles chargées des travaux déjà financés par la France. Finalement, sur la IV^e tranche d'Infrastructure, le Secrétariat général permanent de la Défense nationale (SGPDN) ne propose à l'ouverture d'appels d'offres internationaux que les travaux du parc à hydrocarbures d'El-Euch-Roumi, sur la base de Bizerte²⁷.

136

En définitive, les procédures de l'OTAN s'avèrent complexes, lourdes et longues. L'exemple de Bizerte est le plus significatif. Malgré l'approbation des tranches d'Infrastructures par le Groupe permanent et le Conseil atlantique, le comité des paiements de l'organisation refuse le feu vert au début des travaux, bloquant par là tout le programme. Il semble que l'inquiétude suscitée par la situation politique en Tunisie soit à l'origine de cette situation. L'attitude française n'arrange pas les choses. Une note du 2 décembre 1955 de la section économie de guerre du SGPDN illustre le blocage à tous niveaux de la situation, et le partage des torts²⁸ :

Les premiers travaux de Bizerte et de Mers-el-Kébir ont été lancés sur part française, sans le compte-rendu des paiements à l'OTAN que la Marine refuse de fournir. Tant que cette position n'aura pas varié, on ne doit retenir que les travaux Marine lancés absorbant la part française calculée à 13,75 % des travaux OTAN Marine, le reste de cette part française assure le financement des travaux à l'étranger, qui eux ne sont pas ralentis artificiellement.

Le gouvernement français a en outre suspendu le financement international de tout travail jusqu'à un accord avec le gouvernement américain sur l'utilisation des bases en temps de paix. Aussi, par prudence, les travaux de bases navales prévus autorisés par le comité des paiements en IV^e tranche n'ont-ils été effectués par la Marine en 1954 que dans les limites de la part française de crédits de paiements – 2 milliards de francs –, mais sans établissement des comptes rendus trimestriels d'exécution. La Marine envisage même de retirer du programme

26 SHAT, 8Q254, « Note du SGPDN, économie de guerre, a.s. session ministérielle du Conseil de l'OTAN », n° 2050D.N./E.G., très secret, le 11 décembre 1953.

27 SHAT, 8Q254, « Lettre du SGPDN, au représentant permanent de la France au conseil de l'OTAN, s. c. du ministre des Affaires étrangères », a. s. infrastructure de l'OTAN, IV^e tranche, travaux des bases navales en Afrique du Nord, n° 1899D.N./EG, le 25 novembre 1953.

28 SHAT, 8Q239, « Note pour le SGPDN, a. s. aérodromes OTAN en Méditerranée française », n° 3099EG, le 2 décembre 1955.

du financement interallié les travaux de quai de Mers-el-Kébir et de Bizerte, qui continueraient alors à être entièrement financés sur la part française, et renoncerait entièrement aux travaux prévus à Istres²⁹, plutôt que de fournir ces comptes-rendus trimestriels, par crainte de s'engager à admettre une utilisation alliée éventuelle en fournissant ces comptes-rendus³⁰.

Un enjeu essentiel : l'utilisation de l'Infrastructure OTAN

Car si l'utilisation de l'Infrastructure commune par les forces alliées en temps de guerre ne pose pas de question de principe – elle est la raison même du Pacte atlantique –, l'utilisation d'infrastructures françaises en temps de paix par les forces alliées doit faire l'objet d'accords bilatéraux. Or, alors que le démarrage des travaux reste toujours subordonné à la signature des conventions d'utilisation, les négociations sur ce point s'enlisent, puis bloquent autour du mémorandum Dillon du 9 juillet 1954, qui demande, entre autres, des stationnements permanents de mille cinq cents hommes sur l'Ishkeul, cinq cent vingt hommes à Bizerte, et de mille hommes à El-Aouina. La France refuse de répondre. Les États-Unis refusent de poursuivre les discussions sans accord français. Dans ce contexte transatlantique tendu, les seuls projets entrepris concernent les travaux urgents de Mers-el-Kébir et de Bizerte, gagés sur la part française du financement commun. Le reste est remis *sine die*.

Il est difficile de faire un bilan global de ces aides alliées. Un premier problème méthodologique se présente : les rapports d'inspection et de contrôle rédigés par le Comité d'Infrastructure de l'OTAN ne sont pas déclassifiés. Ensuite, la réalisation des différentes tranches s'étale sur de très longues périodes. Le financement OTAN, lorsqu'il est défaillant, a parfois été remplacé par un financement national. Du côté de l'OTAN, une conclusion partielle à ces programmes est apportée en 1960 : « Sur les tranches II à V, l'appui militaire est retiré à compter du 31 décembre 1960 à tous les projets ou portions de projets pour lesquels les demandes de crédits ne sont pas parvenues au Secrétariat international à la date du 31 décembre 1960³¹. » Les travaux toujours en attente sont abandonnés, bien que leur réinscription dans une tranche ultérieure puisse être envisagée.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ SHAT, 8Q239, « Note pour le ministre de la Défense nationale a. s. aérodromes OTAN en Afrique du Nord », n° 3118D.N./EG, le 5 décembre 1955.

³¹ OTAN, SG137/59 DECMIL-FRE, le 21 mars 1960, « Rapport du groupe permanent au Conseil de l'Atlantique Nord sur les mesures à prendre pour accélérer l'exécution des travaux d'Infrastructure ».

Le bilan est difficile à dresser du point de vue qualitatif. Les sources manquent pour juger de l'ensemble des travaux réalisés. Sur le plan quantitatif, l'importance de ce programme d'Infrastructure commune par rapport à l'ensemble des dépenses de la défense atlantique est minime. Toutefois, les dépenses d'infrastructure à financement interallié effectuées en France prennent une tout autre importance si on les compare non pas à l'ensemble des charges militaires françaises, mais aux seules dépenses d'infrastructures françaises. Par le biais du budget des infrastructures communes de l'OTAN, la France a vu, en moyenne, son effort national augmenter d'un tiers pendant toute la IV^e République. Pour la Marine, ce programme d'infrastructures communes offre un véritable coup de fouet budgétaire pour sa politique des bases. Entre 1953 et 1958, dates où les aides sont effectives, les ressources qu'elle peut consacrer à ses infrastructures augmentent ainsi de 45 %³².

138

Néanmoins, l'étude des aides alliées à la reconstruction des bases navales et au renouveau des infrastructures de la Marine illustre les nombreux problèmes qui caractérisent la politique atlantique de la France. Prise en étau entre le besoin d'aides de ses alliés et le souci de préserver la souveraineté française dans ses territoires d'outre-mer, la Marine subit en fait l'éternel dilemme de la IV^e République qui n'a pas les moyens d'être à la fois atlantiste et impériale.

32 Philippe Vial, « Un impossible renouveau : bases et arsenaux d'outre-mer (1945-1954) », dans Comité pour l'histoire de l'armement, *Les Bases et arsenaux français d'outre-mer. Du Second Empire à nos jours*, Paris, Lavauzelle, 2002, p. 247.

FINANCIARISATION DU VRAC CÉRÉALIER
ET NOUVELLES LOGIQUES D'ACHEMINEMENT :
UN BOULEVERSEMENT DU SYSTÈME ÉCONOMIQUE
MARITIME ET PORTUAIRE

Christophe Chevalier
Université d'Aix-Marseille, CNRS, LEST UMR 7317

Historiquement, l'armateur demeure une figure emblématique, voire centrale, du transport maritime. L'armement des bâtiments a longtemps permis aux armateurs qui étaient aussi des entreprises de négoce de planifier des expéditions à travers le monde afin d'importer des denrées rares sur le vieux continent. Cette conjonction des métiers de transport et du négoce a été la règle jusque dans le milieu du XIX^e siècle. Jusqu'alors, il n'y avait donc aucune séparation entre le transport maritime et la sphère commerciale. L'autonomisation du négoce sur l'armement a par conséquent été une des transformations majeures du secteur maritime du siècle dernier. Une des explications historiques de cette séparation consiste à la conjonction de deux facteurs¹ : d'une part, une élévation du coût de construction des flottes du fait de la complexité technologique grandissante des navires et d'autre part, l'effondrement du taux de fret maritime² qui vient renforcer le profit des négociants. La complexité technologique et la facilitation de l'essor des échanges ont donc engendré une spécialisation des activités de transport d'un côté et de négoce de l'autre. Depuis cette séparation, le poids du négoce a pris une ampleur sans précédent dans les échanges. L'explosion des volumes importés et exportés par voie maritime (de 3 milliards de tonnes en 1950 à plus de 10 milliards en 2014³) est allée de pair avec un accroissement de la sphère financière. La financiarisation des échanges, bien qu'ancienne, a donc

- 1 Ces éléments sont présentés dans le livre de Bruno Marnot, *Les Villes portuaires maritimes en France (XIX^e-XXI^e siècle)* (Paris, Armand Colin, 2015), notamment le chapitre III, « Des communautés portuaires en mutation (années 1840-années 1950) ».
- 2 Par taux de fret maritime, nous entendons le prix du transport de marchandises qui voyagent par voie maritime.
- 3 Le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (Cnuced) publie chaque année une étude intitulée « Les évolutions du transport maritime », dresse un bilan chiffré et comparatif de la situation mondiale et apporte son expertise sur les évolutions législatives et juridiques qui structurent le transport par voie maritime. Les chiffres présentés sont extraits du rapport annuel 2014.

connu un essor sans précédent ces dernières décennies⁴. Le vrac céréalier⁵ ne fait pas exception à cette tendance de fond du commerce international. L'idée est donc d'ouvrir une boîte noire entre la sphère financière et le fonctionnement des entreprises maritimes. Pour ce faire, nous avons choisi de nous intéresser plus particulièrement au transport maritime de vrac céréalier – notamment du blé – qui est sujet à des tensions spéculatives, l'idée étant de mettre en lumière que la financiarisation du négoce redéfinit les marges de manœuvre des armateurs et les logiques de fonctionnement des entreprises maritimes.

Cet article souhaite rendre compte d'un déséquilibre actuel des rapports de force entre l'armement et le négoce en faveur du négoce, ce dernier ayant pris le pas sur des logiques d'acheminement, pur atour d'un double système, financier et logistique.

FINANCIARISATION ET PRODUITS DÉRIVÉS : UN POUVOIR NORMALISANT SUR LE MARCHÉ À TERME DES MATIÈRES PREMIÈRES AGRICOLES

Des produits dérivés financiers vieux de deux siècles

La croissance dans les transactions de produits dérivés notamment sur le marché des céréales est aujourd'hui très importante. Les entreprises maritimes qui captent l'écrasante majorité du trafic mondial⁶ – avec 9 548 millions de tonnes de marchandises chargées en 2013 – se retrouvent donc au cœur de cette dynamique financière. Le cas du vrac solide céréalier est à ce titre particulièrement évocateur. Tout marché, soumis à des fluctuations, parfois risquées, tente de rassurer ses investisseurs en mettant à disposition toute une batterie de produits dits dérivés. Ce procédé, devenu courant, correspond aujourd'hui à une évolution « standard » de tout bon marché qui souhaite fonctionner de la manière la plus efficiente possible. Le recours quasi systématique des grands cultivateurs aux contrats à terme, c'est-à-dire à des produits financiers permettant de se prémunir contre les risques, par une opération de couverture, de volatilité des cours, a donc entraîné une financiarisation des échanges sans précédent sur le marché des matières premières.

Historiquement, la naissance de ce marché à terme est liée à une lourde période d'incertitude sur le marché des céréales et à un déficit d'assurance contractuelle pour limiter cette incertitude. C'est dans ce contexte de tensions

4 Ces éléments sont présents dans le rapport annuel 2012 de la Banque des règlements internationaux, plus communément considérée comme la « banque des Banques centrales », puisque soixante Banques centrales sont les actionnaires de cette organisation financière.

5 Nous entendons par vrac céréalier (qui est un des éléments constitutifs du vrac sec avec les minerais et le charbon) l'ensemble des céréales transportées à bord de vraquiers et disposées dans des cuves sans besoin de conditionnement préalable.

6 Cnuced 2014, *op. cit.*

que le Chicago Board of Trade (CBOT) voit le jour à Chicago en 1848. L'idée est de réunir en un même lieu les producteurs qui craignent que les prix de leurs denrées ne baissent et les industriels qui à l'inverse redoutent une envolée des prix. Cette crainte, présente chez les deux profils d'acteurs de ce marché est de nature à exacerber la volatilité des cours déjà exposés aux aléas climatiques et géopolitiques qui font varier la quantité et la qualité des récoltes. Ainsi, le marché à terme est complémentaire du marché physique mais ne se substitue pas à lui. En outre, le marché physique permet la livraison de la marchandise dans une durée et un lieu donnés alors que le marché à terme est quant à lui une interface qui permet de « s'échanger les risques » entre les différents profils d'acteurs. Finalement, les marchés à terme sont donc un moyen de se prémunir contre cette volatilité par des opérations de couverture. Toutefois, pour que ces opérations puissent se réaliser, il faut que des acteurs décident volontairement de s'exposer à ce risque dans le but d'en tirer profit. En effet, la base de ce système repose donc sur la volonté de se dédouaner du risque pour les uns et la capacité à gérer ce risque pour les autres. La gestion du risque passe par une solide connaissance du marché et des évolutions internationales qui peuvent influencer sur le cours de la matière première suivie. Dans l'immense majorité des cas, ces gestionnaires de risques sont donc spécialisés sur une matière première donnée et cherchent à flairer la tendance porteuse d'opportunité, c'est-à-dire dont la revente permettra de dégager un profit rémunérant ainsi le risque encouru dans l'opération. L'entreprise est toutefois risquée puisque ces contrats peuvent courir sur des mois voire des années, il s'agit donc de prendre une position qui anticipe des variations conjoncturelles sur une longue période. En Europe, les évolutions de la politique agricole commune (PAC), notamment depuis la réforme Mac Sharry en 1992, et la baisse des produits garantis ont accentué le caractère volatil du marché à terme des matières premières⁷ et légitimé d'autant plus le recours à des opérations de couverture grâce à des produits dérivés. L'Europe, par le biais d'Euronext, et la bourse de Chicago, constitue aujourd'hui les deux plus grandes places fortes financières reconnues et utilisées par les différents intervenants professionnels qui ont besoin d'information et de visibilité sur le marché des matières premières agricoles. En 2011, sur la bourse de Chicago, le nombre de contrats concernant le blé s'élève à 23 450 070 de 136 tonnes chacun, soit un total de 3,189 milliards de tonnes, ce qui correspond à plus de cinquante fois le volume de la production américaine de blé sur la

7 Ces données sont présentes dans le rapport annuel de Franceagrimer, établissement qui est un conglomérat de cinq offices agricoles pour le compte de l'État français et qui fait le lien entre les filières agricoles (céréales, élevage, pêche, viande...) et les pouvoirs publics.

même année⁸. Ces chiffres nous montrent donc la disproportion évidente entre le marché physique et le marché à terme puisque la production nationale américaine est, en somme, achetée puis revendue des dizaines de fois en l'espace de quelques mois. Toutefois cette disproportion peut également être un atout dans la mesure où elle génère l'arrivée d'une multitude d'agents susceptibles d'offrir une couverture du risque à un moment donné ; la liquidité du marché est donc assurée.

Les opérations de couverture

142

Pour réaliser une opération de couverture sur le marché à terme des matières premières agricoles, plusieurs choix s'offrent aux acteurs mais tous ont un point commun : ils sont connus sous l'appellation « produits dérivés ». On entend par produit dérivé un contrat dont la valeur est « dérivée » autrement dit, qui a subi une déclinaison financière particulière à un prix et dans une durée donnés. On peut distinguer trois types de produits dérivés⁹ : les *swaps*, les contrats à terme et les options. Nous ne nous intéressons ici qu'aux contrats à terme relatifs aux matières premières agricoles. Ces derniers occupent en effet la plus grande place dans le fonctionnement des marchés actuels. Le marché agricole, comme tout marché dans le modèle économique, est soumis à une rencontre entre l'offre et la demande de produits agricoles. Une volatilité importante des prix existe sur ce type de marché en raison d'un problème de correspondance entre l'offre et la demande. En effet, la demande de produits agricoles peut être considérée comme inélastique¹⁰ d'un point de vue économique c'est-à-dire qu'une baisse du prix des produits agricoles n'entraîne pas une augmentation de la consommation¹¹. À l'inverse, l'offre sur le marché agricole et ses variations pour des raisons géopolitiques ou climatiques ont un impact très fort sur la volatilité des prix, car une pénurie de l'offre entraîne mécaniquement des risques de famine à l'échelle internationale.

Nous n'excluons pas que le recours à des effets de levier puisse également exister sur ce marché à terme et avoir des conséquences non négligeables, mais il ne sera pas abordé dans le cadre de cet article. Par « contrats à terme », nous

8 Une étude plus approfondie est présentée dans le cahier de Déméter « La financiarisation des marchés de matières premières agricoles ». Cette étude est une parution du club Déméter qui est une association pilotée par des chefs d'entreprise du secteur agricole et agroalimentaire.

9 Pour une explication plus approfondie voir notamment Yves Jégourel, « Les produits dérivés : outils d'assurance ou instruments dangereux de spéculation ? », *Cahiers français*, n° 361, « Comprendre les marchés financiers », 2011, p. 40-46.

10 L'élasticité est une mesure de sensibilité d'une variable par rapport à une autre, l'élasticité prix de la demande revient à étudier les variations de la demande lorsque le prix fluctue.

11 Voir notamment la présentation de Jean-Marc Boussard, « Gestion des risques et des crises dans le secteur agricole », 2005. Intervention auprès du Parlement européen – commission de l'Agriculture et du Développement rural.

entendons un document contractuel qui fixe, dans une durée limitée, un volume et un prix d'achat et de vente encadrés. Cette mutation d'un produit financier permet de le rendre plus en adéquation avec les attentes du marché et limiter ainsi les risques encourus par l'investisseur. L'explosion de la financiarisation de ces dernières décennies impacte donc nécessairement la structure des entreprises maritimes, notamment par l'allongement de la chaîne logistique globale. En outre, toutes les grandes entreprises maritimes cherchent à anticiper et à se prémunir le plus possible contre le risque de fluctuation. Ce recours massif aux produits dérivés est également détenteur d'un pouvoir de normalisation¹², c'est-à-dire qu'il est aujourd'hui quasi systématique pour toutes les grandes transactions de matière première agricole. L'usage de ces produits dérivés est donc devenu une nécessité et un recours incontournable pour tous les grands groupes acteurs du commerce international. Cette normalisation d'usage des dérivés dans les transactions brouille ainsi certaines particularités de l'entreprise maritime vis-à-vis de l'entreprise terrestre et entraîne un affaiblissement de la frontière entre ces deux entités.

Le vrac céréalier : ses courtiers agricoles et sa dynamique spéculative

Le courtier agricole joue le rôle d'interface entre le vendeur et l'acheteur, son rôle est de faciliter les échanges et de proposer diverses solutions pour minimiser le coût et les risques liés aux transactions sur le marché des matières premières. Le recours au courtier agricole est aujourd'hui quasi indispensable sur le marché du vrac sec, notamment pour l'achat et la vente de gros volumes et les dépenses liées à des services de conseil et de gestion ont augmenté de 50 % entre 2005 et 2015 pour s'élever à 2 milliards d'euros pour les exploitations françaises¹³. Dans cet article, nous ne nous intéresserons qu'aux transactions qui ont recours à des courtiers agricoles. En règle générale, les transactions suivent un schéma qui relie quatre acteurs : le vendeur, le client, l'armateur – le transporteur – et l'entreprise de stockage. Pour résumer, le vendeur et le client destinataire de l'export entrent en négociation et ont recours à plusieurs intermédiaires. L'entreprise de stockage terrestre et/ou portuaire constitue le maillon de la chaîne juste avant l'exportation finale assurée par les armateurs. Toutefois, l'acteur central, qui permet *in fine* de concilier les aspirations, les besoins et les conditions de l'ensemble des protagonistes se trouve être dans l'immense majorité des transactions, le courtier ou négociant agricole.

¹² Cette question du pouvoir normalisant des dérivés est entendue ici au sens du « trou noir » présenté par Pierre Lascoumes et Dominique Lorrain dans « Troux noirs du pouvoir. Les intermédiaires de l'action publique » (*Sociologie du travail*, vol. 49, n° 1, 2007, p. 1-9).

¹³ L'étude complète est parue dans *Insee première*, n° 1160, « Les agriculteurs recourent de plus en plus à des prestataires de service », 2007.

Sur le marché des matières premières, très volatil, le recours à des courtiers qui ont une solide connaissance des marchés à terme devient quasi systématique dans la planification des flux de marchandises. C'est lui qui permet de minimiser les risques en souscrivant des contrats qui ont valeur de produit financier. Son rôle est crucial puisque c'est son analyse et ses recommandations, notamment en matière de souscription à des produits financiers pour se « couvrir » qui vont permettre, grâce à une amélioration de la visibilité sur le marché, de conclure la vente. L'essor sans précédent et le poids des courtiers agricoles – bien souvent intégrés aux grands groupes céréaliers – dans les processus décisionnels accentue le pouvoir normalisant de l'usage des dérivés financiers. Il est un pivot central de l'export céréalier puisqu'il joue en quelque sorte le rôle de facilitateur des échanges ce qui le rend incontournable sur un marché réputé volatil. En vue d'apporter des solutions et d'amoindrir le risque de volatilité, il propose grâce à sa fine connaissance des marchés des contrats adaptés et aptes à satisfaire les deux parties.

144

Des mouvements spéculatifs existent cependant sur ce type de marché connu pour être volatil. L'intérêt pour le spéculateur est de profiter de cette instabilité en vue de prendre des positions qui anticipent une hausse des cours. Certes, des effets de levier et des prises de position à la baisse via par exemple le service de règlement différé (SRD)¹⁴ existent, mais elles ne seront pas abordées dans le cadre de cette communication. La spéculation prend une autre dimension lorsqu'elle s'attaque aux produits alimentaires, car provoquer une hausse des cours du prix du blé a nécessairement des répercussions géopolitiques graves dans un monde déjà largement touché par l'insécurité alimentaire¹⁵. Cette tension spéculative touche en réalité uniquement les céréales qui sont au cœur des échanges internationaux, telles que le blé, le maïs et le riz¹⁶, car elles représentent les plus gros volumes échangés et sont à la base de l'alimentation mondiale. Malgré tout, il reste extrêmement complexe d'établir un lien de causalité évident entre les produits financiers et les périodes de fortes tensions des prix de certaines denrées.

Un article paru dans *La Vie économique* souhaite proposer un éclairage sur cette idée reçue – qui mérite d'être scientifiquement débattue – de l'impact de

14 La spéculation peut se faire sur la hausse ou la baisse des cours il est donc possible de faire du profit quand les cours baissent via des positions de vente à découvert. Ce service permet d'investir en achat ou vente à découvert avec des effets de levier pouvant aller jusqu'à cinq sur certaines valeurs cotées.

15 L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture rappelle dans son « État de l'insécurité alimentaire dans le monde », paru en 2015, que malgré des améliorations, 795 millions de personnes qui souffrent encore de la faim actuellement à travers le monde.

16 Voir à ce sujet l'article de Pierre Janin, « Les « émeutes de la faim » : une lecture (géo-politique) du changement (social) », *Politique étrangère*, vol. 74, n° 2, été 2009, p. 251-263.

la spéculation sur le marché des matières premières en matière d'évolution et de fixation des prix à moyen et long terme¹⁷. La dynamique spéculative joue indéniablement un effet à court terme sur le prix des matières premières, mais les économistes suisses qui ont mené cette étude ont souhaité aller plus loin et démontrer si le recours à des contrats financiers avait un impact direct ou non sur la formation des prix. L'étude tente de démontrer s'il y a une corrélation entre deux facteurs observables : la hausse des prix des denrées alimentaires et la hausse des contrats financiers spécifiques aux investissements sur les denrées alimentaires. Leurs conclusions montrent principalement qu'il n'y a pas de corrélation pleine et entière possible entre ces deux facteurs, l'usage de l'*indice working* – rendu possible par une cotation continue des prix sur les marchés à terme – qui divise les fluctuations en chocs transitoires et chocs à long terme appuie cette idée. Les contrats de courts termes entraînent des variations du prix des matières premières dans une perspective transitoire, le prix revenant ensuite vers « l'équilibre » de marché. Cette conclusion souffre toutefois d'une exception, le maïs : là où le blé obéit parfaitement à cette règle, le maïs accuse quant à lui un impact à long terme, une évolution à la hausse de son prix moyen.

L'intérêt d'une étude sur la spéculation des matières premières alimentaires tient également sur les propriétés physiques de celles-ci. Une spéculation sur le blé ou le maïs peut également être rendue possible dès lors que le coût d'immobilisation et de stockage est inférieur à la hausse potentielle anticipée. Le *Wall Street Journal* avait d'ailleurs consacré un article à ce nouveau comportement observable sur les marchés :

On objectera que des investisseurs financiers illustres manipulent les prix du marché et les faussent à leur profit, en thésaurisant des matières premières hors des dépôts officiels. Même si ce comportement semble atypique pour des spéculateurs (car contrairement aux transactions sur les marchés à terme, le contrôle d'une partie notable des biens stockés physiquement par un petit nombre d'acteurs immobilise un capital-risque considérable) l'argument exige un examen approfondi¹⁸.

Nous y apprenons notamment que depuis la chute vertigineuse du cours du Brent¹⁹, les plus grands courtiers ont « affrété des supertankers pour une capacité

17 La totalité de l'étude est disponible Heinz Zimmermann & Marco Haase, « Spéculation et prix des matières premières sur les marchés à terme », *La Vie économique. Revue de politique économique*, n° 42, novembre 2013, p. 43-46.

18 Cette citation est tirée de la traduction d'un article du *Wall Street Journal*, « Des supertankers en guise de réservoir », repris dans le numéro 1265 du *Courrier international* du 28 janvier 2015.

19 Il n'est fait mention que du cours du Brent c'est-à-dire de l'indice de référence pour le marché européen qui fait état de la situation des principales plateformes du Nord de l'Europe.

totale équivalente à plus de 30 millions de barils ». La situation ressemble à ce que nous pouvons observer sur le marché des céréales à savoir un arbitrage entre l'écart des prix supposé entre la signature du contrat et la livraison avec le coût de stockage. De plus, cet article insiste sur une nouvelle manière de concevoir le *trading* par l'achat massif d'infrastructures (réservoirs, terminaux, etc.) en vue de mieux « contrôler » les fluctuations du marché.

LE RENOUVEAU DU STOCKAGE TERRESTRE ET MARITIME

Le cas du groupe Soufflet

146

Les grandes entreprises maritimes de stockage, propriétaires des silos portuaires, cherchent à valoriser les productions céréalières grâce à des « chargeurs » qui jouent le rôle de négociants qui achètent et stockent localement les productions agricoles. Ces derniers utilisent leurs réseaux pour revendre la récolte à l'international. Les connexions avec les armateurs pour l'exportation sont donc primordiales. La diversification de ces entreprises, notamment par une augmentation de leur taille liée à une intégration horizontale et/ou verticale²⁰, est un élément de plus qui vient amoindrir les spécificités des entreprises maritimes. À cet égard, le cas précis de grandes usines de stockage dont la production est en majorité exportée par voie maritime est symptomatique.

Un des leaders français du négoce des céréales, le groupe Soufflet, par ailleurs propriétaire de plusieurs silos portuaires à Rouen, premier port exportateur de céréales²¹, n'a cessé de diversifier ses activités ces dernières décennies. En outre, loin d'être uniquement une entreprise maritime – l'entreprise a démarré son activité de négoce par l'acquisition d'un silo portuaire en bord de Seine dès 1939 avant de développer la collecte de céréales en 1947 –, le groupe Soufflet est à la fois producteur de céréales et de vignes, collecteur, négociant, transformateur, distributeur (boulangerie, restauration) et acteur de la recherche en biotechnologie alimentaire. En outre, le groupe a acquis au fil des décennies un nombre considérable de silos terrestres et portuaires (Rouen dès 1968, puis Southampton et enfin la Pallice très récemment), ce qui a une double conséquence. D'une part, une capacité d'acheminement

²⁰ Par intégration horizontale nous entendons la volonté d'une entreprise d'étendre son réseau d'influence auprès d'acteurs qui sont présents au même niveau de la chaîne de valeur (rachat de concurrent et de technologies de production...). Par intégration verticale nous entendons une acquisition progressive, totale ou non de maillons hiérarchiques de la chaîne de valeur aval ou amont.

²¹ Avec 7,45 mt de trafics de céréales pour l'année 2013-2014, Rouen se classe premier port européen exportateur de céréales, ces chiffres ont été publiés par HAROPA ports: <http://www.haropaports.com/fr/tres-bonne-campagne-cerealiere-pour-haropa-port-de-rouen>, consulté le 3 décembre 2018.

et de stockage amplifiés et, d'autre part, une connexion terrestre-maritime parfaitement facilitée.

Cette diversification spectaculaire est révélatrice d'une tendance de fond des entreprises au cœur du commerce international et de la mondialisation d'atteindre une taille critique et de maîtriser le plus possible les risques en intégrant progressivement la chaîne logistique et en diversifiant les sources de revenus. Ainsi, des entreprises traditionnellement maritimes comptent aujourd'hui des entités dans leur groupe qui sont bien éloignées de leurs missions et activités historiques. Dans la même logique, des entreprises exerçant à l'origine une activité productive terrestre, de fabrication ou de transformation par exemple, se retrouvent à acquérir des silos portuaires et à devenir en partie des entreprises maritimes. Ainsi, le mouvement de fond de diversification et de concentration quasi oligopolistique des grands groupes céréaliers tend à flouter les distinctions entre les entreprises terrestre et maritime.

L'importance des connexions avec l'*hinterland*

Les connexions avec l'*hinterland*²² sont primordiales dans la mesure où elles permettent la facilitation du transit de marchandises du port à destination de l'arrière-pays. Il ne faut donc pas isoler le contexte portuaire ou le transport maritime de l'ensemble de cette chaîne²³. L'enjeu de la localisation des sites de stockage est donc aujourd'hui révolutionné notamment par rapport au caractère multimodal de l'acheminement²⁴ qui nécessite adaptation et flexibilité des logiques d'acheminement et de stockage. Cette volonté de facilitation, d'inspiration néolibérale, se trouve outre les réformes professionnelles dans les grands projets de modernisation de l'espace portuaire dans sa dynamique outland-hinterland²⁵. Dans le cas de la France, deux immenses projets sont progressivement en train d'émerger (l'axe Seine et le canal Seine-Nord Europe). Ces deux projets ont en commun de chercher à faciliter le transit des marchandises et à offrir de nouveaux espaces de stockage, de distribution et d'acheminement aux entreprises. Des divergences existent entre les décideurs, chacun essayant d'être le mieux desservi possible, mais tous sont d'accord sur les grandes lignes du projet. « Les arguments mis en avant laissent en effet

22 Par *hinterland*, nous entendons une zone économique et logistique délimitée et connectée au réseau portuaire dans « l'arrière-pays ».

23 Yann Bouchery, « L'hinterland : un maillon clé pour la logistique maritime », *Questions internationales*, n° 70, « Les grands ports mondiaux », 2014.

24 Wenji Fan, Hui Wang, Ruomeng Zhang & Rongna Xiao, « The Construction of International Logistics Information Platform Based on Global Supply Chain », *Advanced Science Letters*, vol. 19, n° 4, 2013, p. 1086-1089.

25 Olaf Merk & Claude Comtois, *Compétitivité des villes portuaires. Le cas de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) - France*, éditions OCDE, 2011.

transparaître une conception convergente du développement territorial, inspirée des valeurs néolibérales²⁶. » L'enjeu environnemental côtoie ici la rentabilité économique puisque le transport multimodal par voie fluviale ou ferroviaire est beaucoup moins polluant et coûteux que le transport routier. Les ports maritimes deviennent ainsi les clés de voûte de ce long maillage territorial qui peut transporter de grandes quantités de marchandises à faible coût au fil de l'eau jusqu'au point de débouché final, le cœur des grandes villes²⁷.

Le port n'est qu'un point de transit des marchandises qui doivent ensuite rejoindre leur destination finale. La recherche de gain de compétitivité passe donc inexorablement par la modernisation des connexions avec l'arrière-pays. Il semble donc que les acteurs permettant la connexion avec l'*hinterland*, parmi lesquels les organismes stockeurs, ne doivent pas être exclus de cette cartographie simplifiée des relations professionnelles dans le secteur du commerce maritime. On peut distinguer trois types de connexion : le réseau ferroviaire, la desserte fluviale et le transport routier. En définitive, ces logiques d'acquisitions et de stockage peuvent devenir un levier puissant de maîtrise des coûts d'acheminement et d'intégration verticale de la chaîne de valeurs.

LES IMPACTS DE CETTE NOUVELLE LOGISTIQUE D'ACHEMINEMENT ET DE STOCKAGE PORTUAIRE SUR L'ARMEMENT DE VRAQUIER

Un contexte international défavorable à l'armement

L'armateur est un acteur central du commerce international puisque c'est lui qui permet l'acheminement de la majorité des marchandises échangées à travers le globe. Avant toute réflexion autour des impacts liés aux nouvelles logiques d'acheminement et de stockage portuaire sur le transport du vrac sec, il est indispensable de contextualiser le rôle de l'armateur dans la dynamique des échanges internationaux. En effet, sans prise en considération du contexte international et des crises économiques et financières majeures qui périodiquement viennent durement l'impacter, il est impossible de cerner l'environnement concurrentiel et fluctuant dans lequel évoluent les armateurs. En outre, les évolutions du taux de fret maritime, c'est-à-dire le prix du transport, qui sont les résultats de la volatilité d'un marché du fret qui est par essence international, jouent également un rôle prépondérant.

26 Cette citation est tirée d'un article publié dans la section débats de la revue *Métropole* : Brennetot Arnaud, Michel Bussi & Yves Guermond, « Le Grand Paris et l'axe Seine », *Métropoles* [en ligne], n° 13, 2013, en ligne : <http://metropoles.revues.org/4788>, mis en ligne le 1^{er} décembre 2013, consulté le 3 décembre 2018.

27 Antoine Frémont, « Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ? », *L'Espace géographique*, vol. 41, n° 3, 2012, p. 236-251.

La crise financière de 2008 a marqué un recul important de la production et des exportations mondiales, ce qui représente une baisse de près 4,50 % du trafic maritime international entre 2008 et 2009²⁸. Il est indispensable de ne pas déconnecter le transport maritime de la situation globale du commerce international. Un contexte international défavorable aux échanges marque un recul des volumes transportés par voie maritime ce qui se traduit mécaniquement par une baisse de la demande de transport. Certes, la tendance de fond du commerce international et donc du transport de fret reste globalement à la hausse. Le transport de fret a dépassé les 10 milliards de tonnes de marchandises en 2014, soit deux fois plus que durant les trois dernières décennies, et les scénarios les plus optimistes font état d'un triplement du volume transporté pour le porter à 30 milliards de tonnes d'ici à 2050²⁹. Toutefois cette tendance de fond n'exclut pas que des éléments conjoncturels puissent venir alourdir les difficultés des armateurs et avoir des répercussions, malgré une reprise des échanges et du tonnage. L'augmentation du volume de marchandises à transporter est certes un préalable indispensable à la bonne santé des armateurs mais ne constitue pas un automatisme. La rémunération des armateurs se jauge en fonction du taux de fret appliqué sur le transport de marchandises. De fait, sur une même période, ce taux de fret est variable selon la marchandise transportée – pétrolier-gazier, roulier, conteneur, vrac solide et liquide. Le rapport de 2014 de la Cnuced pointait du doigt un effondrement du taux de fret concernant notamment le vrac solide. La principale explication de cet effondrement du taux de fret tient pour les transporteurs dans un décalage entre le nombre de navires qui composent la flotte (qui a augmenté de manière significative) et la demande globale³⁰.

Le coût du fret céréalier a connu un effondrement majeur de 2008 à 2010³¹. Le Baltic Dry Index (BDI)³² peine à redémarrer depuis, le coût de transport des céréales a été divisé par quatre entre 2007 et 2009, permettant notamment aux

28 D'après le calcul par taux de variation du volume de tonnage transporté entre ces deux années, chiffres présents dans le rapport 2014 de la Cnuced, p. 26.

29 Le groupe Clarksons, en partenariat avec la Cnuced a proposé une prospection autour de trois scénarios du plus réaliste au plus optimiste.

30 Cette explication est notamment documentée dans le rapport annuel 2015 des Armateurs de France, en part. p. 44.

31 Ces chiffres sont présentés à l'occasion du rapport d'exercice annuel 2011 du Conseil international des céréales.

32 Le Baltic Dry est un indice, fourni par l'entreprise Baltic Exchange, qui concerne le transport maritime de vrac sec. Faisant aujourd'hui figure de référence chez les transporteurs et plus largement l'ensemble des acteurs de la chaîne et les investisseurs, on a tendance à dire qu'il est le « pouls » de la demande de transport. Pour faire simple c'est un rapport offre-demande de transport de marchandise par voie maritime, lorsque l'indice est élevé cela sous-entend qu'il y a plus de marchandises à transporter que de navires à disposition, ce qui fait mécaniquement monter les prix du fret et lorsqu'il s'effondre c'est l'inverse.

grains nord-américains de gagner en compétitivité sur le marché méditerranéen. Il se situe pour l'année 2014-2015 dans une tendance baissière de 4 000 à 2 838 points. L'indice a chuté de 95 % entre 2006 et 2015³³. L'effondrement du Baltic Dry vient de la conjonction de deux facteurs : la crise mondiale de 2008 et le ralentissement de la production et des exportations, d'une part ; l'arrivée massive de vraquiers lancés en chantier dans la période d'euphorie avant crise d'autre part. En conséquence, il n'y a plus aucun vraquier qui soit sous pavillon national au 1^{er} janvier 2015³⁴. Bien que l'activité économique soit repartie et que la croissance du commerce international atteigne à nouveau les 3 %, les armateurs éprouvent de grandes difficultés dans le secteur du vrac sec, les taux d'affrètement étant historiquement bas.

150

L'autonomisation du négoce dans son processus historique a connu bien des situations liées notamment aux évolutions du commerce international. Il n'en demeure pas moins qu'à l'heure actuelle, nous pouvons observer un déséquilibre des rapports de force en défaveur du secteur de l'armement, autour d'une double contrainte financière et logistique située en amont de la chaîne de valeur. Le transporteur maritime est aujourd'hui sous pression, puisqu'il a face à lui des acteurs qui se sont concentrés et qui maîtrisent toute la chaîne de valeur à l'exception du transport final – notamment pour le blé, une situation quelque peu différente existe notamment pour le café ou le sucre. Avec un contexte international qui est actuellement défavorable aux armateurs du fait de leur surcapacité de flotte, les logiques d'acheminement et de stockage deviennent une arme suffisamment puissante pour inverser les rapports de force dans la négociation du prix de transport maritime. En effet, l'augmentation du transport et l'émergence des plateformes multimodales renforcent d'autant plus le besoin de modernisation et de compétitivité des *hinterlands*. Cette logique de renforcement et de concentration de la sphère logistique s'accompagne d'une élévation croissante du poids de la sphère financière dans la gestion quotidienne et décisionnelle du négoce de vrac sec. Les produits dérivés financiers du marché des matières premières agricoles, au travers notamment de l'expertise des courtiers et des opérations de couverture, permettent de minimiser les risques de volatilité et de garantir une certaine forme de stabilité sur le marché. Certes des mouvements spéculatifs et/ou des prises de position hasardeuses existent sur

33 Voir à ce sujet l'article de Muryel Jacque, « Les coûts du fret maritime au plus bas depuis trente ans », paru dans *Les Échos*, le 2 février 2015.

34 Cette donnée provient du rapport des Armateurs de France 2014-2015, p. 50. Dans son article « Le naufrage de la marine marchande française au xx^e siècle », Marie-Françoise Berneron-Couvenhes pointait déjà les freins structurels liés au manque de compétitivité du pavillonnage français dans un contexte international largement dominé par la flexibilité et l'automatisation (*Entreprises & histoire*, n° 27, 2001-1, p. 23-43).

ce marché, mais il demeure difficile d'établir un lien de causalité indéfectible entre la spéculation et l'augmentation massive du prix des denrées agricoles sur le moyen et long terme. Il apparaît donc que le contexte de mondialisation commerciale et financière actuel invite à ne pas concevoir les différentes étapes de la chaîne de valeur séparément mais plutôt de les analyser dans une perspective dynamique qui transcende les activités tout comme le caractère historiquement terrestre ou maritime des entreprises. L'entreprise maritime, et plus largement tout le système économique maritimo-portuaire, est en train d'être profondément bouleversée à la lumière d'une logique logistique et financière qui ne cesse de prendre de l'ampleur.

Varia

DU « LAC ESPAGNOL » À L'OCÉAN DISPUTÉ.
INCURSIONS ANGLAISES DANS L'ESPACE MARITIME DE LA
NOUVELLE ESPAGNE (1680-1795)

Guadalupe Pinzón Ríos
Instituto de Investigaciones Históricas
Universidad Nacional Autónoma de México

Lorsqu'au xvii^e siècle l'Angleterre, la France et les Provinces-Unies affermirent leur présence dans les îles des Caraïbes, leurs navigations vers cette zone se modifièrent peu à peu et, au lieu de s'en tenir uniquement à des attaques et à des pillages des possessions espagnoles, eurent aussi des fins commerciales¹. En outre, l'intérêt des Anglais se porta également vers le Pacifique, comme on le vit en 1668, quand les troupes d'Henry Morgan occupèrent Portobelo, puis en 1671 le Panama, d'où elles lancèrent une série d'attaques de ports et de navires espagnols ; ces deux places étant restituées lors de la paix de Madrid en 1670². Ils continuèrent pourtant à faire des incursions dans le Pacifique et, à partir des années 1680, eurent lieu une succession de traversées de la Mar del Norte (l'Atlantique) à la Mar del Sur (le Pacifique), soit par l'Amérique centrale, soit par la Terre de Feu³. Si ces avancées se concentraient en principe sur les côtes péruviennes et d'Amérique centrale, elles touchèrent peu à peu celles de Nouvelle-Espagne. Cette situation obligea non seulement à restructurer les moyens de défense sur lesquels les autorités comptaient, mais encore à planifier des modifications de l'usage que l'on faisait des espaces maritimes de la vice-royauté.

- 1 John Lynch, *El siglo xviii. Historia de España*, trad. Juan Faci, Barcelona, Crítica, 1991, p. 231 ; Antonio García de León, *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*, México, Plaza y Janés, 2004, p. 75-76 ; Clarence Haring, *Los Bucaneros de la Indias Occidentales en el siglo xviii*, Madrid, Renacimiento, 2003, p. 266 ; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 97 ; Martha de Jámy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe. Siglos xvi-xviii*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1983, p. 182-184.
- 2 Bien que la paix ait été signée avant l'occupation du Panama, on prétendit que cela s'expliquait parce que l'annonce n'en avait pas été faite à temps.
- 3 Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain, 1575-1742*, Glendale, The Arthur H. Clark Company, 1960, p. 119-145 ; Jacques & François Gall, *El Filibusterismo*, trad. Álvaro Custodio, México, Fondo de Cultura Económica, 1957, p. 185-192 ; John Lynch, *El siglo xviii, op. cit.*, p. 236-237 ; Pablo Emilio Pérez-Mallaína & Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987, p. 222-223.

Par conséquent, l'objectif de ce travail sera d'analyser la manière dont la présence de plus en plus insistante des Anglais dans les espaces maritimes du Pacifique de la Nouvelle-Espagne obligea à prendre diverses mesures afin d'y faire face et à modifier l'organisation de la vie maritime et côtière⁴. On ne prétendra pas donner une liste exhaustive des voyages anglais, mais faire connaître le cadre dans lequel ils eurent lieu pour comprendre leurs finalités et surtout les réactions qu'ils suscitèrent dans la vice-royauté. Il sera donc nécessaire d'analyser l'espace maritime du Pacifique de la Nouvelle-Espagne ainsi que les transformations subies au cours du xvii^e siècle, selon le contexte tant colonial qu'extérieur⁵. Il faudra examiner les processus propres aux espaces maritimes, puisque, comme l'a expliqué Philip Steinberg, les événements racontés à ce propos n'étaient pas nécessairement une suite de ce qui se passait sur la Terre-Ferme mais ressortaient d'une logique différente si bien qu'ils méritent d'être analysés de manière indépendante⁶. Ainsi, on cherchera à savoir comment les incursions anglaises sur les côtes pacifiques de la Nouvelle-Espagne ont pu représenter une invasion des espaces maritimes de la vice-royauté et ont déclenché diverses réactions à partir de ce territoire, forçant les autorités coloniales à en modifier les activités navales et à accroître la présence espagnole sur ces littoraux.

Pour cela, il sera nécessaire de préciser les différents moments auxquels les incursions anglaises touchèrent les côtes de Nouvelle-Espagne pour connaître leurs caractéristiques et leurs objectifs et surtout comprendre la manière dont les autorités coloniales s'efforcèrent de s'y opposer⁷.

DES BOUCANIERS, DES CORSAIRES ET QUELQUES OFFICIERS (1680-1739)

L'avance anglaise en direction du Pacifique a été largement due aux boucaniers résidant dans les Caraïbes et qui prirent part à l'expédition de Morgan ou bien se lancèrent dans la coupe des bois tinctoriaux de Campêche et du Nicaragua⁸. Ces incursions, qui étaient le fait de particuliers, suivaient

4 Voir Lourdes de Ita Rubio (dir.), *Organización del espacio en el México colonial. Puertos, ciudades y caminos*, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Históricas, 2012, p. 9-16.

5 *Ibid.*, p. 10.

6 Phillip E. Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge, CUP, 2001, p. 10.

7 Les classifications établies dans ce travail sur les incursions anglaises reprennent la proposition de Peter Gerhard qui, dans son *Pirates on the West Coast of New Spain (op. cit.)*, répartit les incursions des ennemis de l'Espagne en trois catégories distinctes : « *The Buccaneers* », « *English Privateers and Smugglers* » et « *The Last Pirates* ».

8 Ces expéditions ont été amplement étudiées par Peter Gerhard (*ibid.*, p. 135-201) et par Oskar H. K. Spate, dans *Monopolists and Freebooters. The Pacific Since Magellan* (Minneapolis, University of Minnesota Press, 1983, t. II, p. 131-159). Sur les coupeurs de bois tinctoriaux, voir : Matilde Souto Mantecón, « Los costos del imperio en la frontera oriental: el asedio inglés en el Golfo de México. Florida y Laguna de Términos », dans Enriqueta Quiroz (dir.),

les usages des Caraïbes autrement se formaient et se reformaient fréquemment, avec en outre des parts de butin qui, à la fin, étaient réparties au prorata des participants⁹. Entre 1680 et 1700, ces navigations devinrent plus nombreuses et, à partir de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), connurent des changements. Certaines traversées anglaises furent désormais commandées par des marins qui, sans être toujours des officiers de la Navy, étaient des personnages connus qui commencèrent à recevoir des commissions de leur monarque pour attaquer les côtes espagnoles au cours de la guerre, ce qui était une reconnaissance de leur voyage et une justification. Tel fut le cas de William Dampier qui reçut en 1701 une commission lui permettant de pratiquer la course sur les côtes américaines du Pacifique sur le *Saint George*¹⁰, ou de Woodes Roger qui, ayant reçu la même autorisation en 1708 réussit, l'année suivante, à capturer le galion de Manille, la *Nuestra Señora de la Encarnación* devant la Nouvelle-Espagne¹¹.

À la fin de la guerre, après la paix d'Utrecht (1713), les Anglais réduisirent leurs incursions dans le Pacifique car la plupart du temps leurs intérêts se concentraient sur le commerce qui leur était désormais permis à Veracruz et à Portobelo¹². Mais ils continuèrent à monter quelques expéditions à la faveur des conflits avec l'Espagne, telle celle de John Clipperton et de George Shelvocke (1719)¹³. Outre la présence anglaise, il y eut des navigateurs d'autres pays qui, pour diverses raisons, entrèrent dans le Pacifique (**tableau 1**).

Hacia una historia latinoamericana: homenaje a Álvaro Jara, México, Instituto Mora, 2012, p. 205-232.

- 9 Elles suivaient les usages de la confrérie des frères de la Côte qui, créée aux Caraïbes au xvii^e siècle, coordonnait les activités de la flibuste dans cette zone. On en trouvera une présentation détaillée dans Martha de Jármy Chapa, *Un eslabón perdido en la historia*, *op. cit.*, p. 134-142.
- 10 Sur les voyages de Dampier, voir : Sir Albert Gray y Percy Adams, "Introducción" en Dampier, William. *A New Voyage Round the World*. Estudios introductorios de Sir Albert, Gray y Percy Adams, Londres, James Knapton, 1702; Nueva York: Dover Publications, 1968, "Introduction", p. xvii-xlv.
- 11 Le pilote lors de cette traversée était Dampier. Sur le thème de la capture, voir : William Lytle Schurz, *El galeón de Manila*, prologue Leoncio Cabrera, trad. Pedro Ortíz A., Madrid, Cultura Hispánica, 1992, p. 286-288 ; Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain*, *op. cit.*, p. 210-216 ; Pablo Emilio Pérez-Mallaína et Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, *op. cit.*, p. 317-318.
- 12 Matilde Souto Mantecón, « El comercio inglés en Veracruz: inversiones, ganancias y conflictos generados por el Tratado de Asiento (1713-1717) », dans Angelo Alves Carrara et Ernest Sánchez Santiró (dir.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos xvii-xix/ Guerra e fiscalidade na Ibero-América colonial (séculos xvii-xix)*, Juiz de Fora/México, Editorial UJF/Instituto Mora, 2012, p. 91-114.
- 13 Le conflit fut provoqué par la tentative de l'Espagne de récupérer des territoires italiens perdus lors du traité d'Utrecht, ce qui entraîna en réaction la formation de la Quadruple Alliance, ce qui fut mis à profit par une association de marchands anglais appelée « The Gentleman Adventurers », qui arma des navires dans le but d'attaquer les côtes américaines du Pacifique.

Tableau 1. Expéditions étrangères vers les côtes du Pacifique (vers le NE)

Année	Expédition commandée par	Route suivie	Origine
1669	John Narborough	Cap Horn	Angleterre
1682	John Cooke/Charles Swan/ John Strong	Amérique centrale et cap Horn	Angleterre-Jamaïque- Amérique centrale
1689	John Strong	Terre de Feu	Angleterre
1699	Vlodimir Ataloff	Kamtchatka	Russie
1703	William Dampier/Thomas Stradling	Cap Horn/Amérique centrale	Angleterre-Jamaïque- Amérique centrale
1708	Woodes Rogers	Cap Horn	Angleterre
1712	Amédée-François Frézier	Cap Horn	France
1719	John Clipperton et George Shelvocke	Cap Horn	Angleterre
1721	Jacob Roggeveen	Cap Horn	Provinces-Unies
1725	Vitus Bering	Kamtchatka	Russie
1733	Vitus Bering/Aleksei Chirikov	Kamtchatka	Russie
1736	Charles-Marie de La Condamine	Panama	France
1740	George Anson	Cap Horn	Angleterre

Nota : Sont indiquées en gras celles qui ont atteint les côtes de Nouvelle-Espagne et entrèrent en relation avec elles.

Ces expéditions sonnèrent l'alarme chez les autorités chiliennes, péruviennes et guatémaltèques, qui étaient les plus souvent attaquées. Quant à celles de Nouvelle-Espagne, elles étaient informées depuis le Guatemala et le Pérou qu'on avait aperçu des navires ennemis. On en a un exemple en 1710, quand Madrid fit savoir que plusieurs Anglais armaient en course pour se rendre dans la mer du Sud, enjoignant aux autorités du Pérou et du Guatemala de prendre des mesures défensives¹⁴. Puis du Guatemala arriva cet avis destiné au vice-roi de Nouvelle-Espagne : « Au vice-roi de la Nouvelle-Espagne, annonçant la nouvelle que V. M. a reçue à propos de navires qui ont été confiés en Angleterre à quelques particuliers pour les armer et les employer à piller et pratiquer la course vers Lima et Panama¹⁵. »

On le voit, il ne semblait pas si remarquable de mettre en défense les côtes de Nouvelle-Espagne comme dans les autres territoires et on était de toute façon avisé de la présence ennemie. On pourrait penser que durant la première moitié du XVIII^e siècle les incursions ne touchaient que peu les côtes de Nouvelle-Espagne et que la défense littorale y était minimale, peu différente ce qu'elle avait été depuis le XVI^e siècle. En général, elle était terrestre, consistant à empêcher les débarquements ennemis. Elle s'appuyait sur le château de San Diego à Acapulco

14 Archivo General de la Nación de México [désormais AGNM], Reales Cédulas Originales, vol. 34, fol. 357-357 v.

15 AGNM, Reales Cédulas Originales, vol. 34, fol. 357 v.

élevé là où il avait été prévu que se concentraient les forces destinées à affronter les envahisseurs comme les marins cherchant à capturer le galion de Manille¹⁶. Pour le reste des côtes, la protection était limitée à série de tours de guet, édifiées çà et là, avec des vigies pouvant signaler d'éventuels navires de gros tonnage pouvant être ennemis, ce qui se complétait avec les informations reçues des autorités péruviennes ou centre-américaines¹⁷. Néanmoins, les moyens de défense prévus n'incluaient aucune action maritime spécifique puisque la vice-royauté n'avait aucun navire de guerre en mesure de s'opposer aux ennemis. Hormis le galion de Manille et quelques bâtiments péruviens, on ne pratiquait généralement que des navigations côtières avec des embarcations destinées à la pêche, à la recherche des perles et à quelques échanges avec l'Amérique centrale. Cette situation ne devait se modifier que lentement par la suite.

PLANS SUR LE CONTINENT (1739-1763)

Après les concessions obtenues par la Compagnie de la mer du Sud au moment de la paix d'Utrecht, la présence anglaise aux Caraïbes s'accrut et provoqua diverses tensions qui débouchèrent en définitive sur la guerre de l'Asiento, appelée aussi guerre de l'Oreille de Jenkins (1739-1748)¹⁸. Ce conflit permit de faire des incursions dans le Pacifique, mais avec des intentions différentes. À cette occasion, le plan anglais alla plus loin que de coutume et, en plus des habituels pillages, ils tentèrent aussi de s'établir en un point qui leur eût permis d'établir la communication entre la Mar del Norte et la Mar del Sur. C'est ce qui explique l'attaque de Portobelo par Edward Vernon, tandis que George Anson devait prendre Panama. Ce plan ne se réalisa pas car le voyage d'Anson prit du retard, dès le départ de l'Angleterre puis lors de la traversée, notamment en passant par la Terre de Feu puis quand il fallut faire escale aux îles Juan Fernández pour s'y ravitailler et soigner les malades. L'expédition d'Anson n'en mit pas moins en alerte les autorités de Nouvelle-Espagne, puisqu'à mesure de sa progression elle fit plusieurs pillages, dont celui de Païta¹⁹. Quand les navires

16 Cette politique fut celle d'un port unique devant concentrer les activités commerciales et rassembler les forces défensives des littoraux. Dans le cas de la Nouvelle-Espagne elle fut appliquée en exécution des ordres de Philippe II, d'abord à Veracruz et ensuite à Acapulco. Voir l'explication par Lourdes de Ita Rubio dans *Viajeros isabelinos en la Nueva España* (México, Fondo de Cultural Económica, 2001, p. 152).

17 Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Instituto Mora, 2011, p. 154-159.

18 John Lynch, *El siglo XVIII, op. cit.*, p. 128-141.

19 Le voyage d'Anson vers les côtes américaines du Pacifique a été étudié avec beaucoup de détail par Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos: la trágica captura de la nao de China en el siglo XVIII*, trad. José Manuel Álvarez Flores, Madrid, Turner, 2002, p. 161-196.

anglais apparurent devant la Nouvelle-Espagne avec l'intention de capturer le galion de Manille, il fallut prendre des mesures. D'abord ordre fut donné que le galion – arrivé depuis décembre – restât à Acapulco jusqu'à ce que les Anglais eussent disparu des côtes. On renforça aussi la défense du château avec de l'artillerie et des hommes, et on y envoya du ravitaillement. Sur les côtes voisines, on accrut le nombre des vigies et des milices côtières furent armées, comprenant des voisins de la vice-royauté, des blancs, des métis ou mulâtres et même des Indiens armés d'arcs et de flèches²⁰.

Les Anglais, grâce à des pêcheurs capturés le long du littoral, furent renseignés sur les mesures défensives qui avaient été prises à Acapulco en fonction des nouvelles des diverses attaques d'Anson²¹. C'est ce dont fait état un des narrateurs de ce voyage, Pascoe Thomas :

160

Ces prisonniers racontèrent que le galion de Manille était arrivé là le 9 janvier, ancien style, que sa cargaison avait été déchargée et que la plus grande partie avait quitté la ville avec les marchands ; qu'il était en train d'embarquer de l'argent, du métal & pour Manille et devait appareiller dans un mois ou environ ; que c'était un plus gros navire que le *Gloucester*, qu'il avait entre 40 et 60 canons de bronze et de fer ainsi que 500 h[ommes] ; que le port était fortifié avec 5 ou 6 batteries au niveau de la mer, leurs canons étant de 25 à 48 livres et qu'actuellement on était en train d'ériger treize cinq [*sic*] batteries de plus afin d'avoir davantage de sécurité. Leur force consistait alors, disait-on, d'un millier de miliciens, de 200 h[ommes] de troupes régulières et d'un grand nombre d'Indiens avec des arcs et des flèches &c.²²

Tout cela permet de supposer que la défense des côtes de Nouvelle-Espagne était uniquement terrestre et visait simplement à empêcher un débarquement, à tout le moins que les ennemis pussent obtenir de l'eau et du ravitaillement. Mais la vice-royauté était incapable d'armer le moindre navire pour se porter à l'attaque des Anglais. Avec une défense ainsi organisée, l'expédition d'Anson ne fut pas inquiétée pendant son séjour sur les côtes de Nouvelle-Espagne et put même obtenir de l'eau, du bois et du ravitaillement à Ixtapa. Finalement, les Anglais, voyant que le galion ne partirait pas, se portèrent à Canton pour y effectuer des réparations. Une fois celles-ci terminées, ils se dirigèrent dans les parages des Philippines et, en 1743, réussirent à capturer le galion la *Nuestra*

20 Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur*, op. cit., p. 115-120.

21 Thomas Pascoe, *A True and Impartial Journal of a Voyage to the South Sea and Round the Globe* [1745], Amsterdam/New York, N. Israel/Da Capo Press, 1971, p. 110

22 *Ibid.*, p. 109.

*Señora de la Covadonga*²³. Cet évènement affecta les liaisons maritimes entre les îles du Ponant et la Nouvelle-Espagne puisque l'on cessa d'envoyer des galions pendant deux ans²⁴.

Il semble que l'expédition d'Anson ait modifié la perception qu'avaient les Anglais des littoraux américains : on remarque en effet que, dans les journaux de navigation tenus lors de précédents voyages, les descriptions n'étaient pas très précises, ce qui rendait difficile la recherche des zones où faire de l'eau et trouver du ravitaillement (**tableau 2**). Pascoe Thomas mentionne par exemple qu'une partie des forces d'Anson se dirigea vers la baie de Zihuatanejo (qu'ils nomment Chequetán) pour se réapprovisionner en eau et en bois²⁵. Ce qu'ils savaient de ce lieu provenait de leurs prisonniers et des descriptions de Dampier. En outre, s'ils y trouvèrent de l'eau, le bois qu'ils y obtinrent ne fut pas de la qualité espérée : « Le bois de ceux que j'ai vus est souple et impropre pour quelque usage que ce soit à ma connaissance, mais peut-être est-ce parce que je n'en ai vu aucun de cette sorte de noir que M. Dampier décrit comme étant très dur et propre à la construction et à plusieurs autres utilisations²⁶. »

Tableau 2. Journaux de voyage mentionnant le Pacifique de la Nouvelle-Espagne

Nom	Journal	Année	Lieu
Alexander Exquemelin*	<i>De americaensche zee-roovers</i>	1678	Hollande
John Narborough	<i>An Account of Several Late Voyages and Discoveries to the South and North</i>	1694	Angleterre
William Dampier	<i>A New Voyage Round the World</i>	1697	Angleterre
William Funnell	<i>A Voyage Round the World</i>	1707	Angleterre
Woodes Rogers	<i>A Cruising Voyage Around the World</i>	1712	Angleterre
Edward Cook	<i>A Voyage to the South Sea and Round the World 1708-1711</i>	1712	Angleterre
George Shelvocke	<i>A Voyage Round the World</i>	1726	Angleterre
William Betagh	<i>A Voyage Round the World</i>	1728	Angleterre
John Bulkeley et John Cummins	<i>A Voyage to the South-Seas in the years 1740-1</i>	1743	Angleterre
Thomas Pascoe	<i>A True and Impartial Journal of a Voyage to the South-Seas and Round the Globe</i>	1745	Angleterre
Richard Walter	<i>A Voyage Round the World</i>	1748	Angleterre

*Il ne passa pas par les côtes de Nouvelle-Espagne, contrairement à Basil Ringrose, qui écrivit une partie du volume.

23 Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos*, op. cit., p. 233-255.

24 Jusqu'à ce que, en 1745, devant la nécessité du *situado* (envoi d'argent américain affecté à la défense) philippin, des marchands de Manille armèrent la patache *Santo Domingo* pour aller en Nouvelle-Espagne. Plus tard, les navigations furent rétablies entre la Nouvelle-Espagne et les Philippines. Sur le voyage de ce navire, voir AGNM, Filipinas, v. 3, exp. 4, fol. 55-58.

25 Thomas Pascoe, *A True and Impartial Journal of a Voyage to the South-Seas and Round the Globe*, op. cit., p. 113-114.

26 *Ibid.*, p. 119.

Lorsque Anson rentra et, plus tard, fut porté à la tête de l'Amirauté britannique, il commença à mettre en œuvre des changements dans les navigations en cherchant à améliorer les conditions de vie des équipages et en développant de nouvelles expéditions vers la mer du Sud, notamment pour rechercher un passage par le Nord-Ouest, tout en continuant les voyages par la Terre de Feu. Dans ce cas, les Îles malouines – ou Falklands – devinrent un territoire convoité par diverses puissances européennes²⁷. Tout cela fit que les expéditions vers l'Amérique du Sud se multiplièrent et que certaines traversèrent le Pacifique par le Sud pour atteindre les côtes asiatiques où les Anglais commerçaient depuis le XVII^e siècle. Ces voyages permirent la délimitation de la Terra Australis, ou Nouvelle-Hollande, comme de diverses îles du Pacifique²⁸.

162

Parmi ces navigations, il s'en trouva qui touchèrent les côtes de Nouvelle-Espagne. La première dont il est question est un voyage anglais, en 1745, quand on fut avisé depuis le Guatemala de ce qu'on avait aperçu des navires ennemis. On craignait qu'il s'agît du commandant anglais Barnet, dont on avait appris qu'il était parti de Londres avec quatre navires de guerre pour reconnaître la mer du Sud. En prévision de cette menace, on prépara l'habituelle défense terrestre, qui se réduisit en 1746 car les ennemis ne s'étaient pas présentés²⁹. Mais, quand en 1747 on aperçut deux navires inconnus devant les côtes de Nouvelle-Galice, on crut à une nouvelle expédition anglaise dirigée contre le galion de Manille. Ces bâtiments s'avérèrent être hollandais; ils avaient quitté Batavia et avaient croisé dans le Pacifique sans contretemps, mais arrivés devant les côtes américaines ils se séparèrent pour ne plus se retrouver. Tous deux atterrirent à des dates différentes sur les côtes de Californie où les missionnaires jésuites leur donnèrent de l'eau et des vivres frais. Puis ils parvinrent à des ports de la Nouvelle-Galice (Colima et Matanchel)³⁰. Les officiers de ces navires écrivirent aux autorités locales leur demandant la permission de vendre leurs cargaisons et, avec les bénéfiques, d'acheter les vivres nécessaires à leur retour vers les Indes orientales, ce qui leur fut refusé. On considérait que les Provinces-Unies n'avaient aucune possession dans cette zone et, par conséquent, aucun droit d'y naviguer. Les Hollandais se trouvèrent donc obligés de se diriger vers

27 John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, op. cit., p. 143-144; Peggy Liss, *Los imperios trasatlánticos. Las redes del comercio y de las Revoluciones de Independencia*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, p. 33; Oskar H.K. Spate, *Monopolists and Freebooters*, op. cit., p. 265-267; Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos*, op. cit., p. 315-336.

28 Alberto Tenenti, *La Edad Moderna XVI-XVIII*, traducción de Ignasi Riera, Barcelona, Crítica, 2011, p. 386-391.

29 AGNM, Filipinas, vol. 3, exp. 5, fol. 78-107.

30 Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur*, op. cit., p. 107-109.

des côtes moins peuplées pour y trouver de l'eau et des aliments. À terre, bien sûr, des embuscades avaient été préparées et lorsque les hommes débarquèrent, certains d'entre eux furent capturés³¹. Parmi les détenus se trouvait un religieux français qui déclara se nommer Lorenzo Ochan³². Celui-ci expliqua que cette traversée était due au fait qu'il n'y avait plus de retour des galions de Manille vers la Nouvelle-Espagne depuis la capture effectuée par Anson, si bien que l'on pensait que la vice-royauté manquait de marchandises asiatiques et que ses habitants achèteraient par conséquent les cargaisons apportées par les Hollandais³³. Le voyage avait été planifié par des membres de la Compagnie des Indes orientales de Batavia et des Anglais trafiquant sur les côtes asiatiques, ainsi que le rapporte Lorenzo :

Le général de Batavia s'avisa d'envoyer ici quelques navires pour y commercer, considérant que le galion de Manille n'étant venu ni cette année, ni les trois ou quatre précédentes dans ce royaume, et pensant que la nécessité éprouvée par celui-ci pouvait porter le vice-roi à cacher et tolérer du commerce, car il n'avait pas assez de gens pour armer des navires de guerre au cas où il rencontrerait une force supérieure gardant ses côtes, il prit à son service deux corsaires anglais à qui il promit 20 % sur toute la cargaison, me proposant ainsi qu'à mon compagnon notre passage vers ce royaume, ce que nous acceptâmes à la condition de ne pas être obligés de faire quelque chose de contraire à la vérité ni de contrarier de contrarier les intérêts de la nation française, avec laquelle il avait, vécu vingt ans, ni ceux de l'Espagne³⁴.

En 1745, les navires hollandais se rendirent à Macao pour acheter des marchandises, et des missionnaires espagnols les prévinrent qu'ils ne devaient pas en avoir d'anglaise leur bord s'ils voulaient que leur voyage soit un succès. Les Hollandais les écartèrent bien qu'elles aient servi à financer une partie de la cargaison³⁵. Si la tentative des Anglais de pénétrer le commerce de la vice-royauté grâce aux navires hollandais échoua, elle nous permet toutefois de voir comment ils étendaient leurs intérêts mercantiles dans le Pacifique de la Nouvelle-Espagne.

31 *Ibid.*, p. 107-109.

32 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 205-205 v. Le religieux fut capturé sur la côte de Colima.

33 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 175-176 v.

34 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 176 v.

35 AGNM, Marina, vol. 8, fol. 175-176 v.

Si, depuis le milieu des années 1760, le souci des Anglais de développer leurs navigations vers le Pacifique et d'établir de nouvelles routes était évident, cette entreprise ne pouvait réussir qu'en ayant une meilleure connaissance de cet océan. C'est ainsi que les expéditions scientifiques se multiplièrent. Cela coïncida en outre avec le moment où les nouveaux courants scientifiques manifestèrent un grand intérêt pour la géographie. À titre d'exemple, on peut signaler les discussions et connaissances récentes sur la Terre ou les nouveaux appareils de mesure qui permirent une meilleure saisie des territoires et des océans, ainsi les chronomètres anglais qui améliorèrent la détermination des longitudes³⁶.

Beaucoup de ces expéditions se concentrèrent dans le Pacifique, où l'on cherchait le détroit d'Anián, c'est-à-dire un passage permettant d'aller de la Mar del Norte à la Mar del Sur dans la partie septentrionale de l'Amérique, tout en cherchant des îles inconnues par différentes routes³⁷. En outre, le trafic des peaux dans le nord-ouest de l'Amérique par les Russes et les Anglais permit d'établir des navigations à destination de la partie nord du Pacifique et de relier le Nord-Ouest américain avec les côtes de la Chine. S'accrut aussi le nombre des expéditions baleinières, anglaises ou bostoniennes, ce qui multiplia les descriptions et délimitations de cet océan et de ses rivages (**tableau 3**)³⁸.

Tableau 3. Expéditions scientifiques non espagnoles vers le Pacifique (seconde moitié du XVIII^e siècle)

Année	Nom	Couronne à l'origine
1764	John Byron	Angleterre
1764	Stchacan/Pardwafen	Russie
1765	Krenistin/Levasher	Russie
1766	Samuel Wallis et Phillip Carteret	Angleterre
1767	Louis-Antoine de Bougainville	France
1768	James Cook	Angleterre
1769	Chirikov	Russie
1772	James Cook	Angleterre
1776	James Cook	Angleterre
1785	Jean-François de La Pérouse	France
1794	George Vancouver	Angleterre

36 María del Pilar de San Pío, *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del noroeste*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 45-46; Manuel Selles García, *Navegacion astronomica en la España del siglo XVIII*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2000, p. 23-30.

37 Novo Belén Rivera et María Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 160-168; Greenfell Price (dir.), *Los viajes del capitán Cook (1768-1779)*, Barcelona, Ediciones Serbal, 1988, p. 257.

38 Martha Ortega Soto, *Alta California: Una frontera olvidada del noroeste de México (1769-1846)*, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa/Plaza y Valdés Editores, 2001, p. 174-185; Dení Trejo Barajas, « El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste », *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, n° 44, julio-diciembre 2006, p. 11-36.

Ces voyages furent relatés dans des journaux de navigation qui, en plus de raconter les traversées, décrivent les lieux fréquentés et présentent des propositions pour augmenter le nombre de voyages et développer les activités qu'ils impliquaient (tableau 4).

Tableau 4. Journaux de voyage des expéditions scientifiques ou commerciales non espagnoles dans le Pacifique

Nom	Journal	Année	Pays
John Byron*	<i>The Narrative of the Honourable John Byron</i>	1768	Angleterre
Louis-Antoine de Bougainville	<i>Voyage autour du monde</i>	1771	France
[divers voyages] John Hawkeswoeth	<i>An Account of the Voyages Undertaken by the Order of his present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere... Years 1768, 1769, 1770 and 1771</i>	1771	Angleterre
Anónimo	<i>A Journal of a Voyage Round the World in His Majesty's Ship Endeavour</i>	1771	Angleterre
John Marra	<i>Journal of the Resolution's Voyage, in 1772, 1773, 1774 and 1775</i>	1775	Angleterre
John Pringle	<i>A Discourse upon some Late Improvements of the Means for Preserving the Health of Mariners.</i>	1776	Angleterre
George Forster	<i>A Voyage Round the World in his Britannis Majesty's Sloop, Resolution,</i>	1777	Angleterre
James Cook	<i>A Voyage Towards the South Pole, and Round the World</i>	1777	Angleterre
William Wales	<i>The Original Astronomical Observations, Made in the Course Voyage Towards the South Pole and Round the World</i>	1777	Angleterre
John Rickman	<i>Journal of Captain Cook's Last Voyage to the Pacific Ocean, on Discovery, Performed in the Years 1776, 1777, 1778, 1779</i>	1781	Angleterre
William Ellis	<i>An Authentic Narrative of a Voyage Performed by Captain Cook and Captain Clerke</i>	1782	Angleterre
John Ledyard	<i>A Journal of Captain Cook's last Voyage to the Pacific Ocean, and in Quest of a North-west Passage Between Asia & America</i>	1783	Angleterre
James Cook (t. I, II), James King (t. III)	<i>A Voyage to the Pacific Ocean, Undertaken, by the Command of His Majesty, for Making Discoveries in the Northern Hemisphere, to Determine Position and Extent of the West Side of North America; its Distance from Asia; and the Practicability of a Northern Pasaje to Europe</i>	1784	Angleterre
Nathaniel Portlock (et George Dixon)	<i>Voyage Round the World but More Particularly to the North West Coast of America</i>	1789	Angleterre
Jean-François de Galaup, comte de La Pérouse**	<i>Voyage de La Pérouse autour du monde, publié conformément au décret du 22 avril 1791 et regret par M.L.A. Milet</i>	1791	France
George Vancouver	<i>Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World</i>	1798	Angleterre
James Colnett	<i>A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean</i>	1798	Angleterre

*Récit d'un voyage antérieur à la seconde moitié du siècle.

**Voyage sans retour mais dont on fut régulièrement informé.

Après la guerre de Sept Ans et spécialement la prise de La Havane et de Manille par les Anglais en 1762, il apparut que le commerce maritime de la Nouvelle-Espagne pouvait être facilement coupé, si bien que surgirent des propositions et des ordonnances pour transformer la situation des ports de la vice-royauté. Dans ce cas précis, il y en avait eu dès la période antérieure pour développer les navigations vers le Pacifique. Par exemple, en 1742, le juriste et auditeur Matías de la Mota Padilla, dans son *Historia del Reino de la Nueva Galicia en la América Septentrional*, explique l'utilité qu'il y aurait à construire deux navires qui iraient et viendraient devant les littoraux de la Nouvelle-Espagne et les protégeraient : « ... ces galères serviraient aussi à contrôler les mers et à empêcher les nations étrangères d'y aller, comme on l'a vu, et quelques navires de Chine se sont livrés à la piraterie, mettant à sac certaines localités de Acaponeta et Centispac ; ils ont fait de l'eau et se sont ravitaillés sans rencontrer de résistance³⁹. »

166

Néanmoins, les vraies discussions pour développer les navigations hispaniques au large de la mer du Sud furent liées au souci de rouvrir le commerce maritime entre la Nouvelle-Espagne et le Pérou, commerce prohibé depuis le XVII^e siècle afin d'empêcher que les produits asiatiques fussent transférés d'Acapulco à Callao. On le voit, ces interdictions n'avaient pas empêché la contrebande et, surtout, les littoraux coloniaux avaient été abandonnés, avec peu de présence hispanique capable de faire face aux attaques ennemies, ce dont on se protégerait en autorisant à nouveau les navigations commerciales. C'est ce que montrèrent quelques discussions à l'époque, comme en 1768 au Conseil des Indes où l'on expliqua les bénéfices qui pourraient être tirés de la réouverture du commerce entre vice-royautés :

Qu'avec l'ouverture de ce commerce l'on réussisse à ce qu'il y ait suffisamment de navires en l'une et l'autre mer, et qu'ils repoussent par la fréquence de leurs navigations les pirates et les marchands étrangers qui infestent celles-ci, et qu'avec le soutien de ce commerce on peuple, couvre et défende les côtes de ces deux royaumes, et que communiquent par lettres les vassaux et parents de la couronne d'Espagne avec celle-ci, car pour l'instant par défaut de navires, ils sont privés de la correspondance réciproque naturellement désirable que pratiquent les gens pour leurs secours et conseils mutuels, et afin de pouvoir connaître l'état de leurs biens et de leurs héritages, dont sont dépossédés beaucoup des Espagnols qui sont aux Indes, et beaucoup de ceux qui viennent des Indes et qui se trouvent en Espagne, faute de connaître l'état de leurs biens, comme cela fut

39 Matías de la Mota Padilla, *Historia del Reino de Nueva Galicia en la América Septentrional (1742)*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad de Guadalajara, 1973, p. 85. Cette proposition fut en réalité reprise par Mota Padilla d'une autre faite antérieurement par le gouverneur de la Nouvelle-Galice le marquis del Castillo y Aysa.

considéré dans les pieuses lois établies à cette fin, et à la faveur de cette humaine correspondance qui s'ouvrira avec le commerce et ses navires, et ainsi s'éviteront ces inconvénients de telle importance qu'au siècle passé, ceux qui avaient pour tâche de les empêcher purent à peine les dissimuler⁴⁰...

Bien que furent prises une série de mesures pour aider les activités et les contacts maritimes, ce ne fut qu'en 1774 que reprirent les navigations commerciales entre la Nouvelle-Espagne, la Nouvelle-Grenade et le Pérou⁴¹.

D'un autre côté et malgré le fait que certaines des expéditions étrangères ne passaient pas directement par les côtes de Nouvelle-Espagne, celles-ci n'en furent pas moins affectées. Par exemple, savoir que les Russes s'avançaient dans ce septentrion américain mal délimité fut nécessaire pour que l'Espagne organisât ses propres expéditions, lesquelles permirent la fondation du département maritime de San Blas (1768). Cet établissement, sur le modèle de ceux créés au Ferrol, à Carthagène et à Cadix, avait pour fin de se transformer en une station militaire sous les ordres d'un commandant de marine chargé de monter des expéditions de reconnaissance dans le Nord-Ouest américain. Le résultat de ces traversées fut la fondation de nouveaux établissements en Haute-Californie, la restructuration de ceux déjà installés dans l'Ancienne Californie (surtout après l'expulsion des jésuites en 1767), les explorations et l'occupation du Nord-Ouest⁴².

On pourrait penser que depuis la guerre de Sept Ans la politique navale concernant les côtes de Nouvelle-Espagne devait être modifiée et pas seulement en prenant en considération la défense côtière mais qu'il serait nécessaire de

40 Archivo Histórico Nacional [désormais AHN], Códices, Legajo 760B, fol. 42-42 v.

41 Comme un élément de l'ouverture commerciale effectuée dans l'empire espagnol par les ports. Pour ceux américains, le processus commença en 1765 avec Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad et Margarita ; 1768 pour La Louisiane ; 1770 Yucatán et Campeche ; 1774 reprise du commerce entre la Nouvelle-Espagne et le Pérou ; 1776 Río de la Hacha et Santa Martha ; et 1779 pour tous les ports américains hormis Veracruz et ceux du Venezuela. Voir Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 232 ; Guillermo Tardiff, *Historia general del comercio exterior mexicano (1503-1847)*, México, Gráfica Panamericana, 1968, t. I, p. 105 ; John Fisher, *Relaciones económicas entre España y América hasta la Independencia*, op. cit., p. 172.

42 Sur San Blas, voir : Enrique Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, 2 tomes et Michael Thurman, *Naval Department of San Blas (1767 to 1798)*, Ann Arbor, University Microfilms International, 1979. Sur les expéditions espagnoles vers le Nord-Ouest américain, voir : Salvador Bernabeu, « El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas », dans Florentino Rodao (dir.), *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989, p. 23-30 et Novo Belén Rivera et María Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, op. cit., p. 188-201. Sur les contacts commerciaux entre San Blas et les Philippines, voir Guadalupe Pinzón Ríos, « La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas (1768-1789) », dans Cristina Barrón (dir.), *Urdaneta Novohispano. La inserción del mundo hispánico en Asia*, México, Universidad Iberoamericana, 2012, p. 253-279.

planifier l'occupation des littoraux et l'accroissement des navigations afin de protéger un espace maritime qui était déjà auparavant traversé davantage par les ennemis de l'Espagne et que la meilleure manière d'y remédier était justement de développer la navigation depuis la Nouvelle-Espagne même.

EN LUTTE POUR L'ESPACE MARITIME DE LA NOUVELLE-ESPAGNE

Les Anglais ayant accru leur présence devant les côtes du Pacifique, ils cherchèrent ensuite à investir les espaces laissés plus ou moins vacants par les Espagnols, comme les îles. Ainsi, à Juan Fernández, aux Galapagos, sur l'île de Cocos et les îles des Tres Marías en Nouvelle-Espagne, par exemple, ils s'en servirent pour se procurer de l'eau, du bois, de la viande de tortue. Ces îles étaient le lieu idéal pour attendre le galion de Manille. Woodes Rogers en vient à faire remarquer leur utilité :

168

Depuis le rocher blanc appelé Mexentelbo, 20 lieues au sud, il y a trois grandes îles du nom de María et une petite que l'on nomme l'île Basse, avec entre elles plusieurs petits rochers. Elles sont d'une faible hauteur et couvertes de bois. La plus occidentale est la plus grande ; entre ces îles et le continent, on dit qu'il y a un bon mouillage avec 8, 10, 12 et 14 brasses d'eau et un fond solide de bonne qualité. Ces îles ne sont pas habitées ; on dit d'elles qu'elles sont ordinairement une réserve de phoques et de tortues ainsi que différentes espèces de très bons poissons. Je ne sais si ces îles ont des sources, mais je suis prêt à penser que oui⁴³.

Néanmoins, entre la guerre de Sept Ans et les voyages de James Cook, dans toute la longueur du Pacifique, on fit un nouvel usage de l'espace maritime impliquant l'occupation et le développement des contacts entre les îles, comme les Sandwich ou Tahiti⁴⁴. On le voit avec les nouvelles propositions qui se font jour, comme celle du marchand John Meares qui fut un des premiers à envisager de relier le Nord-Ouest américain avec la Chine et de faire la traite des fourrures. Selon lui, les Anglais avaient besoin d'un établissement sur les côtes américaines pour leur servir de factorerie où acheter les fourrures et faire escale. C'est ainsi que l'attention se porta sur la baie de Nootka. Cela devint un problème pour les autorités espagnoles qui considéraient que les côtes du Nord-Ouest appartenaient à leur pays depuis le xvi^e siècle. Pourtant les Anglais alléguèrent, pour justifier leur présence, que Francis Drake, lui aussi au xvi^e siècle, était passé

43 Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World First to the South Seas thence to the East Indies and Homeward by the Cape of Good Hope* [1712], Amsterdam/New York, N. Israel/Da Capo Press, 1969, p. 90.

44 Sur les navigations vers les îles du Pacifique, voir Salvador Bernabeu, *El Pacífico ilustrado: del lago español a las largas expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 153-198.

par là et avait baptisé cette zone Nouvelle-Albion et firent en outre remarquer que les Espagnols n'occupaient pas ce territoire. De ce fait, les Anglais firent de nouvelles propositions pour y intensifier leur présence, certaines concernant la Nouvelle-Espagne. Ce fut le cas de James Colnett. En 1789, ce navigateur passa dans diverses parties du Pacifique, reconnaissant plusieurs îles, puis il se dirigea vers la baie de Nootka où il fut capturé par des officiers de marine venus de San Blas (Esteban Martínez), envoyé en Nouvelle-Espagne et, de là, en Europe. Cet évènement manqua de provoquer un conflit international que les négociations entre les deux monarchies parvinrent à éviter⁴⁵.

Vers 1798, le journal de navigation de Colnett, intitulé *A Voyage to the South Atlantic and Round the Pacific Ocean*, fut publié. Il mentionne plusieurs activités que les Anglais auraient pu effectuer dans les eaux de la Nouvelle-Espagne, telles que la pêche, notamment à la baleine, et mentionne que les îles auraient pu servir à faire escale, obtenir des produits frais et réparer. Voici, par exemple, ce que Cornett dit de l'île Socorro : « Il faut néanmoins reconnaître que Socorro est un excellent séjour pour un navire avec équipage scorbutique ou pour réparer si on croise contre les Espagnols devant les côtes mexicaines ou qu'on pêche la baleine⁴⁶. »

Colnett explique que les Anglais pourraient y passer et occuper ces îles que les Espagnols ont laissées vides et qu'ils n'envisagent pas de pourvoir d'établissements permanents. En revanche, il était mieux de ne pas s'établir dans les ports espagnols de manière générale. La raison en est simple :

Il y a non loin de là plusieurs ports dans lesquels j'aurais aimé entrer, particulièrement celui, fameux, de Guatalco, où Sir Francis Drake prit dans une maison un boisseau de pièces d'or en 1579 et où en 1587 Sir Thomas Cavendish s'assura de grandes richesses ; mais étant naturellement porté à croire que les circonstances évoquées ci-dessus n'auraient pas été oubliées par les gens du cru et le mauvais traitement qui me fut réservé à Nootka et San Blas étant encore frais dans ma mémoire, je jugeais plus prudent de renoncer, pour le moment, à toute idée d'aller à un des ports de la côte espagnole⁴⁷.

La présence anglaise croissante imposa d'intensifier la circulation des navires espagnols dans les espaces maritimes de la Nouvelle-Espagne. On favorisa pour cela des activités lucratives permettant de multiplier les établissements côtiers et

45 Sur la capture de Colnett, voir Novo Belén Rivera & Luisa Martín-Merás, *Cuatro siglos de cartografía en América*, op. cit., p. 170-172.

46 James Colnett, *A Voyage to the South Atlantic and Round Cape Horn into the Pacific Ocean* [1798], Amsterdam/New York, N. Israel/Da Capo Press, 1968, p. 117.

47 *Ibid.*, p. 84.

les navigations. Un moyen d'y arriver était de les relier à des fins commerciales, ce qui dégagerait des bénéfices pour les habitants des vice-royautés, par des investissements et par l'augmentation du nombre d'actifs dans les professions maritimes. Il y avait déjà eu par le passé des suggestions en ce sens. L'une d'elles consistait à faire de San Blas un port de commerce, puisqu'il se trouvait sur la route du galion de Manille; en outre, les navires de ce département maritime avaient été utilisés pour acheminer la correspondance aux autorités insulaires, et certains galions y faisaient escale pour réparation avant de poursuivre jusqu'à Acapulco. Après diverses discussions, San Blas fut autorisé à servir de port de commerce, ce qui aida les contacts par voie de mer, tant avec les Philippines qu'avec les établissements du Nord-Ouest⁴⁸.

170

Il y eut aussi des propositions en vue de développer les navigations avec le Pérou. Depuis la réouverture du commerce entre les vice-royautés (1774), les marchandises péruviennes furent autorisées en Nouvelle-Espagne, reçues à Acapulco puis réexportées vers le Nord-Ouest. Néanmoins, puisqu'il n'y avait à Acapulco aucun navire pour effectuer le transport, on proposa que les navires péruviens aillent directement à San Blas puis qu'ils revinssent avec des cargaisons californiennes, en faisant escale à Acapulco. Lors de ces discussions, le *visitador* du Pérou Antonio de Areche (1779) expliqua que sa proposition apporterait des bénéfices aux deux vice-royautés, accroîtrait la présence espagnole dans la mer du Sud et améliorerait les communications entre les vice-royautés, aidant l'une et l'autre :

Le Pérou recevrait de cette résolution un bénéfice incomparable, ses navires ayant une nouvelle façon de voir leur nombre augmenter et de se rendre utiles, ses produits, vins, eaux-de-vie et fruits un nouveau débouché avantageux; la mer du Sud, le long des côtes de ce royaume, ses routes maritimes plus fréquentées et connues, les Amériques intimement liées par leurs intérêts et leurs transactions pouvant s'entraider et se servir mutuellement⁴⁹.

Même si la proposition d'Areche ne fut pas acceptée immédiatement, vers 1789 ordre fut donné d'ouvrir au commerce tous les ports, grands et petits, des territoires hispaniques, ce qui rendit réalisables les relations commerciales envisagées.

Il devint nécessaire d'apprendre à traiter ce problème surtout en temps de paix, lorsque rien ne justifiait de se montrer agressif. Néanmoins, les

48 Dení Trejo Barajas, « El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste », art. cit., p. 11-36; Guadalupe Pinzón Ríos, « La inserción de San Blas en las navegaciones transpacíficas (1768-1789) », art. cit., p. 253-279.

49 AGNM, Indiferente de Guerra, vol. 532-A, fol. 5.

navigations directes du Pérou à San Blas ne démarrèrent qu'en 1792 pour ne faire qu'augmenter par la suite⁵⁰.

La présence hispanique dans le Pacifique de la Nouvelle-Espagne s'était accrue, notamment depuis la création de San Blas. Cela créa pourtant des tensions, particulièrement avec les navigateurs anglais toujours plus actifs dans le Nord-Ouest américain. Il était nécessaire d'apprendre à traiter ce problème, surtout en période de paix, lorsque rien ne justifiait les agressions contre des navires étrangers, mais au contraire, il fallait accepter leur présence à proximité des eaux coloniales. On le voit par exemple avec la « convention entre Sa Majesté Britannique et le roi d'Espagne », signée en 1790 après la capture de Colnett et les efforts pour éviter la guerre entre les deux puissances :

Article III. Et de manière à renforcer les liens de l'amitié et à préserver à l'avenir une parfaite harmonie et bonne intelligence entre les deux parties contractantes, il est décidé que leurs sujets respectifs ne doivent être ni dérangés ni molestés, que ce soit en navigant ou exploitant leurs pêcheries dans l'océan Pacifique ou dans les mers du Sud, ou en allant à la côte de ces mers, dans des endroits qui ne sont pas déjà occupés, dans le but d'y faire commerce avec des natifs du lieu, ou en y faisant des établissements⁵¹.

Il est manifeste, à la lecture de ce traité, qu'il n'est rien demandé de plus aux autorités espagnoles que d'accepter la présence anglaise pour pratiquer des activités de pêche ou de trafic de marchandises, bien qu'il soit spécifié que cela ne pouvait se faire que dans des zones inoccupées par l'Espagne. Quant aux autorités anglaises, elles étaient d'accord pour respecter les espaces maritimes des colonies espagnoles, comme l'indique un autre article du même traité :

Article IV. Sa Majesté Britannique s'engage à prendre les mesures les plus efficaces pour empêcher que les navigations et les pêches de Ses sujets dans l'océan Pacifique ou les mers du Sud soient prétexte à commerce illicite à cet égard, il est en outre expressément stipulé que les sujets britanniques ne doivent ni naviguer ni exploiter des pêcheries dans lesdites mers, dans l'espace des lieues de mer de part et d'autre de la côte déjà occupée par l'Espagne⁵².

Finalement, vers la fin du XVIII^e siècle, les Anglais réussirent à s'établir dans la baie de Nootka. On tenta de convenir d'une ligne frontière entre Espagne et Angleterre et de s'accorder avec celle-ci pour que les sujets anglais ne fussent

50 Dení Trejo Barajas, « El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internacionalización del comercio en el Pacífico noroeste », art. cit., p. 11-36.

51 John Carter Brown Library [désormais JCBL], DB/G7895 1790 1. « Convention Between His Britannick Majesty and the King of Spain ».

52 *Ibid.*

pas molestés et qu'en retour ils promissent de ne pas faire de commerce avec les territoires déjà occupés par les Espagnols⁵³. Néanmoins, l'interaction entre les navires des deux royaumes se poursuit et même s'intensifia jusqu'au siècle suivant.

Les avancées anglaises ont fait partie d'un vaste processus faisant passer de navigations sporadiques à une projection visant à l'occupation. Cette situation fit que les côtes de Nouvelle-Espagne demeurèrent immergées dans ces transformations maritimes, cartographiques et commerciales, d'autant plus que celle-ci se vit contrainte de modifier les navigations ordinairement pratiquées et même d'accroître ses activités navales afin de protéger son espace maritime. Le Pacifique de la Nouvelle-Espagne se transforma peu à peu au cours du XVIII^e siècle puisque d'espace peu fréquenté il devint une zone de conflits. L'Angleterre y réorienta ses intérêts maritimes et l'Espagne modifia sa projection dans ces eaux afin de protéger des espaces qu'elle considérait comme les siens et la manière d'y arriver fut d'intensifier sa présence en multipliant les navigations depuis la Nouvelle-Espagne. On peut dire que la présence ennemie dans le Pacifique nous permet de connaître certains des changements mis en œuvre sur les côtes comme dans les espaces maritimes de la Nouvelle-Espagne, mais surtout de comprendre les raisons qui en furent les causes et eurent en outre des conséquences dans la vice-royauté.

172

Traduit de l'espagnol par Olivier Chaline

53 Manuel Lucena Girardo et Juan Pimentel Igea, *Los « Axiomas políticos sobre la América » de Alejandro Malaspina*, Aranjuez, Sociedad Quinto Centenario/Ediciones Doce Calles, 1991, p. 104-105 ; Salvador Bernabeu, « El océano Pacífico en el reinado de Carlos III. Respuestas españolas a las agresiones foráneas », art. cit., p. 24 ; John Lynch, *El siglo XVIII, op. cit.*, p. 349-350.

LA FLOTTE IMPÉRIALE DANS LA RÉVOLUTION RUSSE (1917-1921)

Nicolas Gracieux

Le récent centenaire de la révolution russe est l'occasion de revenir sur un aspect sans doute peu connu de cet événement politique majeur du xx^e siècle. La révolution russe a transformé la Russie dans tous les domaines, qu'ils soient politique, diplomatique, économique, social ou culturel, et la marine n'a pas échappé à ce tourbillon révolutionnaire. De 1917 à 1921, la marine fut, sans doute malgré elle, l'un des acteurs principaux de cette révolution avant d'en devenir une victime.

Bien évidemment, l'histoire du corps de bataille de la marine russe au cours de cette période a déjà fait l'objet de plusieurs ouvrages et revues spécialisés dans la littérature russe¹. L'historiographie anglo-saxonne n'est pas en reste : outre Stephen McLaughlin, auteur d'un ouvrage de référence sur les cuirassés russes et d'un très efficace chapitre de synthèse dans un volume consacré aux marines du premier conflit mondial², d'autres historiens tels que Paul G. Halpern³ et Lawrence Sondhaus⁴ ont également abordé la question navale russe dans leurs ouvrages. En France, si la marine russe a été au cœur des travaux de Claude Huan, pour la période soviétique, elle demeure plus souvent présentée comme l'un des vecteurs de la révolution russe sans plus de précision⁵. L'objectif des lignes qui suivent est d'essayer, à l'occasion du centenaire de la révolution et en

- 1 N. Berezovskii *et al.* (dir.), *Rossiiskii imperatorskii flot (1696-1917): voenno-istoricheskuiu spravotchnik*, Moskva, Russkii mir, 1993 ; F. Gromov (dir.), *Tri veka Rossiiskogo flota, 1696-1996*, Sankt-Peterburg, Logos, 1996, 3 tomes.
- 2 Stephen McLaughlin, *Russian & Soviet Battleships*, Annapolis, US Naval Institute Press, 2003 ; *id.*, « Russia. Rossiiskii imperatorskii flot », dans Vincent O'Hara, David Dickson & Richard Worth (dir.), *To Crown the Waves. The Great Navies of the First World War*, Annapolis, Naval Institute Press, 2013, p. 213-256.
- 3 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 2012, voir en particulier les chapitres VII (la Baltique) et VIII (la mer Noire), p. 179-259.
- 4 Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, CUP, 2014, voir « Germany, Russia and Riga », (p. 189-200) et l'ensemble du chapitre IX, « War and Revolution, 1917 » (p. 278-308) qui évoque, outre les deux révolutions, la seconde bataille du golfe de Riga.
- 5 Claude Huan, *La Flotte rouge*, Paris, Marines Éditions, 2000.

se concentrant l'évolution de la marine russe entre 1917 et 1921, d'apporter quelques éclairages sur les différentes étapes par lesquelles cette révolution a utilisé puis annihilé la flotte russe, et ainsi brisé les projets de modernisation entamés par Nicolas II depuis 1905.

La tempête révolutionnaire de février puis celle d'octobre 1917 ont d'abord violemment secoué puis finalement paralysé la marine russe⁶. Par son ampleur et sa violence, la vague rouge amoindrit considérablement la marine qui perd la plupart de ses capacités opérationnelles. Mais c'est la guerre civile qui va porter le coup de grâce à une flotte qui a quasiment disparu à la fin de la guerre civile en 1921.

DE FÉVRIER À OCTOBRE 1917 : LA MARINE DANS LA TEMPÊTE RÉVOLUTIONNAIRE

174

À la veille de la révolution, la marine russe constitue une force navale à la fois opérationnelle et en pleine phase de modernisation. Les révolutions de Février puis d'Octobre paralysent pourtant peu à peu une marine patiemment reconstruite depuis Tsushima.

La marine impériale russe à la veille de la révolution de Février

Après la défaite contre le Japon et la révolution de 1905, la Russie se lance dans une vaste modernisation administrative et matérielle de sa marine avec notamment la création d'un ministère de la Marine et d'un état-major⁷. Les amiraux Birilyov et Grigorovitch sont les principaux contributeurs de ces réformes. Si elle n'atteint certainement pas le niveau des flottes britanniques ou allemandes, la Russie finit par réintégrer, à la veille de la première guerre mondiale, le cercle des grandes puissances navales⁸. Avec le soutien de chantiers étrangers, et notamment britanniques, quatre premiers cuirassés dreadnought sont en achèvement pour la flotte de la Baltique⁹, trois autres sont en chantier en mer Noire¹⁰ et la construction de quatre croiseurs de bataille est lancée en 1913 en mer Baltique¹¹. C'est donc une marine en pleine rénovation qui s'engage

6 D.G. Kirby, « A Navy in Revolution: the Russian Baltic Fleet in 1917 », dans Peter Karstens (dir.), *Motivating Soldiers: Morale or Mutiny*, London, Taylor & Francis, 1998, p. 199-212.

7 <http://www.neva.ru/EXPO96/book/chap11-1.html>.

8 Voir I. F. Tsvetlov, *Istoriia otechestvennogo sudostroeniia*, t. III, *Sudostroenie a nachale xxvv*, Sankt-Petersburg, Sudostroenie, 1995.

9 Classe *Gangut* (*Gangut, Poltava, Sevastopol, Petropavlovsk*) : 181 m, 23 370 t, 23 nœuds, 12 x 305 mm.

10 Classe *Imperatritsa Mariya* (*Imperatritsa Mariya, Imperatritsa Ekaterina Velikaya, Imperator Aleksandr III*) : 167 m, 23 783 t, 21 nœuds, 12 x 305 mm.

11 Classe *Borodino* (*Izmail, Borodino, Kinburn, Navarin*) : 223 m, 32 300 t, 28 nœuds, 12 x 356 mm.

dans le conflit en août 1914¹². Mais le déclenchement de la guerre entraîne inévitablement le ralentissement des constructions et condamne l'achèvement à court terme de ce vaste programme naval. La priorité est peu à peu donnée aux unités légères, aux sous-marins et aux autres équipements destinés à l'armée. La construction des nouveaux grands bâtiments est ralentie puis suspendue.

Tableau 1. La flotte russe en 1914¹³

	Baltique	Mer Noire	Pacifique
Dreadnoughts	4	(3)	0
Prédreadnoughts	4	5	0
Croiseurs de bataille	(4)	0	0
Croiseurs-cuirassés et croiseurs protégés	10	2	3
Croiseurs légers	(4)	(4)	0
Torpilleurs et destroyers	64	25	1 flottille
Sous-marins	8	7	0

(1) Les chiffres entre parenthèses correspondent aux navires en construction ou en achèvement. (2) La flottille de l'Arctique n'est créée qu'à partir de 1916 avec des unités issues de la flotte du Pacifique.

Dans la Baltique, Kronstadt est la base principale, non loin de Saint-Petersbourg, avec deux autres moins importantes, Helsingfors (Helsinki) au nord du golfe de Finlande et Reval au sud, auxquelles il faut encore ajouter Libau, en Courlande. Mais l'essentiel des unités est réparti entre Helsingfors, Reval et Kronstadt. En mer Noire, tout repose sur Sébastopol, même si Batumi, près de la frontière ottomane, est utilisée pendant la guerre.

À défaut d'affronter l'ennemi dans une bataille décisive, la marine russe adopte une stratégie plus raisonnable et parfaitement adaptée à la configuration de mer Baltique : la guérilla navale¹⁴. Mines, torpilleurs, croiseurs et sous-marins en sont les acteurs principaux. Entre 1914 et 1917, les sorties des grandes unités comme les dreadnoughts se limitent à la couverture de la pose de champs de mines. C'est seulement en août 1915 qu'un premier affrontement avec la flotte allemande se produit dans le golfe de Riga assiégé par les Allemands. Les assauts sont repoussés grâce aux mines et à l'artillerie côtière russes. Le vieux prédreadnought *Slava* est endommagé tandis que plusieurs unités ennemies sont touchées par des mines¹⁵. À l'automne 1915, signe des premières tensions

12 Pour avoir une vue d'ensemble de ce pan de la guerre mondiale souvent inconnu des Français, voir Norman Stone, *The Eastern Front, 1914-1917*, New York, Charles Scribner's, 1975.

13 <http://www.naval-history.net/xGW-RussianNavy1914-1918.htm>.

14 Voir Lutz Bengelsdorf, *Der Seekrieg in der Ostsee 1914-1918*, Bremen, Hauschild, 2008 ; N. B. Pavlovich, *The Fleet in the First World War*, t. 1, *Operations of the Russian Fleet*, New Delhi, Amerind, 1979.

15 Sur le *Slava* : George M. Nekrasov, *Expendable Glory. A Russian Battleship in the Baltic (1915-1917)*, Boulder, East European Monographs, 2004.

nées d'une guerre qui use le pays, une mutinerie éclate à bord du dreadnought *Gangut* à cause de la mauvaise qualité de la nourriture servie à l'équipage¹⁶. L'incident est finalement rapidement maîtrisé.

En mer Noire, grâce à sa supériorité numérique, la Russie adopte une stratégie plus offensive contre l'Empire ottoman. Cela conduit, entre 1914 et 1917, à une dizaine d'affrontements avec la marine ottomane dirigée par les Allemands, en particulier contre le croiseur de bataille *Yavuz* (ex-*Goeben* allemand)¹⁷. Mais le manque d'entraînement et la mauvaise qualité des tirs empêchent les Russes de remporter une victoire décisive au cours de ces accrochages¹⁸. C'est à la suite de l'échec de l'une des opérations destinées à détruire le *Yavuz* que l'amiral russe Eberhart est remplacé par le jeune vice-amiral Koltchak à la tête de la flotte de la mer Noire¹⁹. Fin octobre 1916, la marine perd le dreadnought *Imperatritsa Mariya*, victime d'une explosion accidentelle à Sébastopol. Environ trois cents marins périssent. Il s'agit de la plus grande catastrophe navale subie par la flotte russe au cours du conflit²⁰.

176

Malgré ce terrible accident, au début de l'année 1917, la flotte russe reste encore une force importante. Ses pertes ont été limitées. Elle dispose encore en mer Baltique et en mer Noire de la plupart de ses grandes unités et a été renforcée par de nouveaux navires. À la veille de la révolution, aucune grande opération n'est prévue ou en cours. C'est donc dans ses différents mouillages que la vague révolutionnaire va frapper la flotte russe.

La désorganisation révolutionnaire de la marine

Lorsque débute l'année 1917, la Russie fait face à une situation économique et sociale critique. Les grèves paralysent les centres industriels et l'hiver très rude affecte gravement le ravitaillement de la population et de l'armée. Au sein de la marine, les mouvements bolcheviks, très influents depuis 1905, émergent

16 Aleksandr Chernyshev, *Les Navires héroïques de la grande guerre patriotique*, Moscou, Exmo, 2015, p. 7.

17 Le croiseur de bataille *Goeben* et le croiseur léger *Breslau* formaient l'escadre allemande de Méditerranée en 1914 commandée par l'amiral Souchon. Ne pouvant regagner l'Allemagne, cette escadre se réfugia à Istanbul au début de la guerre. En compensation des unités saisies en Angleterre, mais surtout en échange de l'entrée en guerre des Turcs contre les Alliés, l'Allemagne offrit ces deux navires au gouvernement ottoman.

18 Gary Staff, *German Battlecruisers of World War One*, Barnsley, Editions Seaforth Publishing, 2014, p. 108-136.

19 À 42 ans, il est le plus jeune amiral de la flotte russe. Après la révolution, il préfère quitter ses fonctions en juin 1917 puis prendra la tête des armées blanches pendant la guerre civile. Peter Fleming, *Le Destin de l'amiral Koltchak* [1963], Paris, Plon, 1967 ; Pavel N. Zyrianov, *Admiral Koltchak: verkhovnyi pravitel' Rossii*, Moskva, Molodaia gvardiia, 2012 (4^e éd.).

20 Rafaël M. Melnikov, *Les Cuirassés de type « Imperatritsa Mariya »*, Les Lilas, AJ-Press, coll. « Encyclopédie des navires de guerre », n° 30, 2003, p. 46.

à nouveau et le nouveau vent révolutionnaire gagne rapidement les équipages²¹. À Helsingfors (Helsinki), base de la flotte de la Baltique, les marins se mutinent tandis le vice-amiral Nepenine, commandant la flotte, est abattu au cours d'un rassemblement de marins, le 4 mars 1917. Il est alors remplacé par le vice-amiral Maksimoff, un officier peu compétent et ambitieux et qui, dès le début de la révolution, a tenté de s'adjoindre le soutien des marins mutinés pour prendre le commandement au détriment de Nepenine²². Le 15 mars, incapable de faire face à une situation politique et sociale désormais hors de contrôle, le tsar Nicolas II abdique. La monarchie russe est tombée et la marine impériale n'existe plus.

Informés le 16 mars du succès de la révolution, les équipages de la Baltique se mutinent. Les décisions prises par le nouveau gouvernement provisoire ne font qu'accroître le désordre au sein de la marine et annihiler toute son efficacité opérationnelle. Au sein du gouvernement provisoire dirigé par le prince Lvov, le portefeuille de la marine et des armées est confié à Alexandre Kerenski, partisan de la poursuite de la guerre contre l'Allemagne. La marine russe semble donc encore appelée à combattre. Parallèlement, des comités démocratiques dominés par les bolcheviks fleurissent au sein des équipages. Initialement, ces comités doivent superviser la vie quotidienne des équipages mais ils étendent rapidement leur influence à toutes les questions en lien avec la marche des navires. Pour contrôler ces différents comités, un comité central de la flotte de la Baltique est également institué et commence peu à peu à concurrencer le pouvoir du commandant en chef de la flotte. Par ailleurs, au nom d'une logique de démocratisation des forces armées, le gouvernement provisoire envisage de supprimer les grades d'officiers. Toutes ces mesures rendent le maintien de la discipline au sein des équipages impossible. Cette désorganisation finit même par toucher la hiérarchie navale. En juillet 1917, le vice-amiral Maksimoff, démis de ses fonctions, refuse de quitter son poste et, soutenu par l'équipage, tente d'empêcher son successeur de hisser sa marque à bord du navire amiral²³. Ce grave incident illustre les premiers effets destructeurs de la révolution au sein de la marine. En septembre 1917, l'équipage du cuirassé *Petropavlovsk* se distingue en fusillant plusieurs officiers soupçonnés d'avoir soutenu le général Kornilov dans sa tentative de renversement du gouvernement provisoire. L'affaire Kornilov pousse d'ailleurs les comités de marins à sommer les officiers

21 Norman E. Saul, *Sailors in Revolt: The Russian Baltic Fleet in 1917*, Lawrence, Regents Press of Kansas, 1978, qui porte principalement sur Helsingfors, ainsi que Evan Mawdsley, *The Russian Revolution and the Baltic Fleet. War and Politics. February 1917-April 1918*, London, Macmillan, 1978.

22 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution from 1914 up to 1918* [1923], Honolulu, University Press of the Pacific, 2002, p. 113-144.

23 *Ibid.*, p. 154-177.

de signer une déclaration de loyauté en faveur du gouvernement provisoire de Kerenski et du soviét. La marine mène sa dernière opération en mer Baltique en octobre 1917 à l'occasion de l'offensive allemande contre Riga. En raison des mutineries et de la désorganisation qui la frappent, elle ne peut engager qu'une poignée de vieilles unités armées par des équipages peu enclins à se battre. À l'issue de la bataille, les Allemands parviennent à s'emparer des îles du golfe de Riga²⁴. Contraintes à la retraite, les forces russes perdent le prédreadnought *Slava*.

178

En mer Noire, les effets de la révolution de Février sont d'abord maîtrisés grâce aux qualités de commandement du vice-amiral Koltchak. Cette bonne gestion des effets de la révolution de Février permet à la flotte de la mer Noire de rester une force de combat opérationnelle encore en mesure d'affronter la flotte turque. Néanmoins, la marine doit s'adapter au changement de régime politique. Ainsi, le 29 avril 1917, suivant le courant républicain qui parcourt la Russie, le dreadnought *Imperatritsa Ekaterina Velikaya* est rebaptisé *Svobodnaya Rossiya* (*Russie libre*) tandis que le troisième dreadnought destiné à la mer Noire, l'*Imperator Aleksandr III*, est rebaptisé *Volya* (*Liberté*). Malgré les efforts de discipline de l'amiral Koltchak, la contagion révolutionnaire finit par gagner Sébastopol. Des comités démocratiques, identiques à ceux de la Baltique, apparaissent à bord des navires tandis des réunions politiques sont organisées par les équipages à terre ou à bord des bâtiments. Le 5 juillet, la situation dégénère et les officiers sont démis de leurs fonctions et désarmés par leurs équipages²⁵. Les marins imposent désormais leurs choix aux officiers lors de votes où les équipages décident ou non d'exécuter les ordres donnés. Le désordre régnant au sein de la flotte de la mer Noire éclate au grand jour lors d'une opération fin octobre 1917. À l'occasion d'une sortie destinée à intercepter des unités turques, l'équipage du *Svobodnaya Rossiya* se rebelle contre ses officiers et refuse d'engager le combat. L'opération russe tourne au fiasco et la flotte regagne piteusement Sébastopol²⁶. Cette opération est la dernière sortie d'envergure menée par la marine russe au cours du conflit.

La révolution d'octobre : la marine face à la vague rouge

La révolution d'Octobre et la prise du pouvoir par les bolcheviks abattent définitivement les derniers vestiges de l'ex-marine impériale. L'échec d'une nouvelle offensive décidée par le gouvernement de Kerenski à l'été 1917 et l'absence de perspective de paix renforcent le mécontentement général et

²⁴ Voir Michaël B. Barrett, *Operation Albion. The German Conquest of the Baltic Islands*, Bloomington, Indiana University Press, 2008.

²⁵ H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

²⁶ Rafaël M. Melnikov, *Les Cuirassés de type « Imperatritsa Mariya »*, op. cit., p. 52.

conduisent à une seconde révolution dans la nuit du 24 au 25 octobre 1917. Lénine et les bolcheviks sont désormais à la tête de la Russie. Les marins de la flotte de la Baltique jouent un rôle décisif dans cette prise du pouvoir en rejoignant en nombre les bataillons de gardes rouges. Pour appuyer le soulèvement, le comité central de flotte de la Baltique ordonne à plusieurs unités, dont le croiseur *Aurora* de venir mouiller sur la Neva à proximité du palais d'Hiver, siège du gouvernement. Les officiers qui déclarent s'opposer à une telle action sont immédiatement arrêtés par les équipages. La révolution est finalement un succès complet. Mais les leaders bolcheviks échappent de peu à la mort lorsqu'un sous-marin ancré sur la Neva, tombé dans les mains d'officiers loyalistes, menace de torpiller le croiseur. Le projet est finalement écarté et les officiers arrêtés²⁷.

Entre décembre 1917 et février 1918, de nombreux officiers sont à nouveau pourchassés et massacrés par des détachements de gardes rouges. En mer Noire, ces événements tragiques sont aujourd'hui connus sous le nom des « nuits de la Saint-Barthélémy de Sébastopol²⁸ ». Les navires se retrouvent ainsi totalement immobilisés dans leurs bases, sous le contrôle d'équipages sans autorité. À la mi-novembre 1917, le ministère de la Marine est remplacé par un Collège naval constitué par une assemblée représentant les marins de toutes les flottes, avec à sa tête le capitaine Ivanov²⁹. Début décembre, ce Collège naval décrète la suppression du poste de commandant en chef de la flotte, dont les pouvoirs sont transférés au comité central de la flotte de la Baltique. Cette nouvelle décision provoque une nouvelle crise : le vice-amiral Razvozov commandant la flotte de la Baltique quitte ses fonctions, ainsi que le chef d'état-major de la marine et de nombreux autres officiers. Cette crise du personnel sera partiellement comblée par Trotsky qui fera maintenir à leur poste, sous la surveillance de commissaires politiques, des officiers de l'ex-marine impériale.

La révolution d'Octobre porte un coup de grâce définitif aux programmes de construction navale débutés avant la guerre, mais qui ont dû être fortement ralentis par le conflit, puis par la révolution de Février. En effet, depuis le début du conflit, les chantiers navals ont vu leurs effectifs fondre drastiquement en raison de la mobilisation. En outre, les nouveaux besoins de la marine en petites unités et la réorientation d'une partie de la production vers l'armée de terre ont considérablement affecté la construction des grandes unités. En mer Baltique, la construction des nouveaux croiseurs de bataille de classe *Borodino*

27 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

28 Alexeï Emelin, Kiznetsov Nikolai Kuznetsov, Valery Krestyannikov, Boris Salomon & Peter Naumenko, *L'Escadre russe. Adieu à la marine impériale*, Moskva, Art Volkhonka, 2015, p. 336-337.

29 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

est d'abord ralentie puis stoppée et les navires laissés à l'abandon³⁰. En mer Noire, le dreadnought *Imperator Nikolai I*, rebaptisé *Demokratiya*, voit sa construction arrêtée³¹.

Le 12 février 1918, le gouvernement bolchevik dissout la « vieille flotte », symbole d'un passé désormais révolu, et crée la flotte des Ouvriers et des Paysans³². Les équipages ne sont désormais plus composés que de volontaires. Le drapeau rouge remplace le pavillon blanc et bleu à croix de Saint-André. La nouvelle flotte est placée sous l'autorité du commissaire du peuple à la marine Pavel Dybenko, un ancien officier de la flotte de la Baltique et d'un état-major dirigé par l'amiral Alfater³³. Parallèlement, Lénine lance des négociations avec l'Allemagne afin de conclure une paix séparée. Mais cette initiative n'empêche pas Berlin de lancer une vaste offensive au début de l'année 1918, en profitant des mouvements indépendantistes qui secouent les provinces de l'ancien Empire russe. Cette offensive, à laquelle l'armée est incapable de résister, va encore amoindrir une marine désorganisée et qui, après avoir perdu ses officiers, va perdre ses bases puis ses navires.

180

LA MARINE ANÉANTIE PAR LA GUERRE CIVILE

Disputés par les Russes blancs et l'Armée rouge, les restes de la flotte russe disparaissent peu à peu de l'équation politico-militaire de la Russie tant mer Baltique qu'en mer Noire, d'où une partie de la marine ralliée aux Russes blancs finit par partir en exil³⁴. Mais c'est avec la révolte de Kronstadt que le coup de grâce définitif est donné aux débris de la marine russe.

Repli et désarmement

Face à la menace allemande, le pouvoir bolchevik donne l'ordre aux navires encore présents dans les bases de la côte balte de rejoindre Helsingfors. C'est le début de la croisière des glaces de la flotte de la Baltique. L'évacuation débute le 19 février 1918. À cette période de l'année, le nord de la mer Baltique est totalement pris par les glaces, ce qui contraint la flotte à se faire ouvrir un passage par des brise-glace, rendant la traversée encore plus lente et difficile. Finalement, tous les navires sont évacués avant la prise de Revel par les Allemands. Mais la base d'Helsingfors est bientôt menacée par les troupes allemandes venues

30 Ian Sturton (dir.), *Conway's Battleships: The Definitive Visual Reference to the World's All-big-gun Ships*, London, Conway, 2008, p. 183.

31 *Ibid.*, p. 182-183.

32 Claude Huan, *La Flotte Rouge*, *op. cit.*, p. 9-11.

33 *Ibid.*, p. 10.

34 Synthèse récente sur cette période : Alexandre Jevakhoff, *La Guerre civile russe*, Paris, Perrin, 2017.

appuyer les forces indépendantistes finlandaises. Le traité de Brest-Litovsk, signé le 3 mars 1918, a en effet contraint la Russie à abandonner de nombreux territoires, dont l'Ukraine et la Finlande qui deviennent des États indépendants. Pour échapper à une capture allemande, le capitaine de 1^{er} rang Stchasny décide d'évacuer la flotte russe d'Helsingfors vers Kronstadt. À partir du 12 mars, une seconde croisière des glaces débute, qui s'avère tout aussi difficile que la précédente. La glace est très épaisse et les brise-glace, en raison de leur petite taille, ne peuvent ouvrir qu'un passage large de 22 m alors que les dreadnoughts affichent une largeur de 26 m. La progression est donc particulièrement lente et les navires doivent stopper régulièrement pour se dégager. La flotte atteint Kronstadt le 17 mars 1918. En dépit du succès de l'opération, le capitaine de 1^{er} rang Stchasny est arrêté et fusillé à Moscou le 22 mars pour trahison, Trotsky considérant que, fort de la popularité née de son exploit, Stchasny aurait pu chercher à renverser le gouvernement bolchevik³⁵. Les unités désormais à l'abri à Kronstadt voient les effectifs de leurs équipages de volontaires fondre de façon dramatique. Beaucoup de marins ont quitté leur bord pour rejoindre l'Armée rouge ou simplement pour retrouver leurs familles. Faute de personnel, la plupart des navires sont désarmés au printemps 1918. Seuls quelques navires sont maintenus en service pour assurer la défense du golfe de Finlande.

Après l'armistice du 11 novembre 1918, de nouvelles menaces apparaissent bientôt en mer Baltique. Les Alliés ayant décidé de soutenir les Russes blancs et les nouveaux États baltes dans leur lutte contre les bolcheviks, la Royal Navy se déploie dans le golfe de Finlande pour neutraliser la flotte rouge ancrée à Kronstadt. Le 31 mai 1919, la jeune flotte rouge repousse une première attaque anglaise. Parallèlement, face aux avancées des troupes blanches vers Petrograd, le cuirassé *Sevastopol*, bien qu'inapte à la navigation en raison du manque de personnel, est utilisé comme batterie flottante contre les positions adverses³⁶. En juin 1919, des cuirassés sont utilisés par Trotsky pour bombarder la forteresse de Krasnaya Gorka située à l'entrée de Petrograd et où des marins se sont rebellés. Le 17 juin 1919, la Royal Navy, lance un raid nocturne contre Kronstadt et des vedettes lance-torpilles et coule le croiseur *Oleg*. Les Anglais renouvellent leur attaque dans la nuit du 17 au 18 août et coulent le cuirassé *Andrei Pervozvanny*³⁷. La flotte de la Baltique cesse alors toute existence opérationnelle.

35 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177 ; Alexander Rabinowitch, « The Shchtasny File: Trotsky and the Case of the Hero of the Baltic Fleet », *Russian Review*, n° 58, 1999, p. 615-634.

36 Aleksandr Chernyshev, *Les Navires héroïques de la grande guerre patriotique*, op. cit., 2015, p. 13.

37 Giles Milton, *Roulette russe. La guerre secrète des espions anglais contre le bolchévisme*, Paris, Noir sur Blanc, 2015.

En mer Noire, la situation diplomatique et militaire est très confuse et conduit à la destruction d'une partie de la flotte russe. À la suite de la signature du traité de Brest-Litovsk, la flotte est tenue de se regrouper à Sébastopol, tandis que les troupes russes doivent évacuer les territoires du nouvel État ukrainien. La crainte d'une capture par les Allemands fait hésiter les officiers russes quant à l'attitude à adopter. Un repli sur le port de Novorossiysk est inadapté en raison de l'insuffisance des installations portuaires. Pour éviter une capture allemande, l'amiral Sabline tente, sans succès, un subterfuge diplomatique en faisant hisser le drapeau ukrainien à bord des navires russes. Le 26 avril, la flotte évacue finalement Sébastopol et se réfugie à Novorossisk. L'armée allemande s'empare de Sébastopol le 1^{er} mai et, ayant constaté l'absence des navires russes, les autorités allemandes exigent leur retour à Sébastopol et menacent de poursuivre leur offensive vers Novorossiysk. Début juin, Lénine et Trotsky ordonnent de préparer le sabordage de la flotte mais leur ordre est ignoré par crainte d'une mutinerie des équipages. Le 16 juin, la pression allemande s'aggravant, la majorité des équipages votent en faveur d'un retour à Sébastopol. Mais le lendemain, d'autres marins hostiles au retour vers Sébastopol, qu'ils considèrent comme un acte de trahison, décident de saborder une partie de la flotte dans la rade Novorossiysk³⁸. Les unités restantes rallient Sébastopol où elles sont saisies par les Allemands. Après l'armistice, les Anglais viennent occuper Sébastopol. La Russie perd alors la maîtrise des dernières unités. Mais c'est la guerre civile qui va parachever la disparition de la marine russe de la mer Noire.

Mer Noire : une marine blanche contre l'Armée rouge

Les Alliés ayant résolu de soutenir les Russes blancs qui combattent les bolcheviks, ils décident, à partir d'août 1919, de leur transférer l'ensemble des navires russes passés sous leur contrôle depuis l'armistice. Placée sous les ordres de l'amiral Sabline, la flotte blanche compte un cuirassé dreadnought, un vieux prédreadnought obsolète, deux croiseurs, une dizaine de destroyers et de torpilleurs, quatre sous-marins, ainsi que plusieurs unités auxiliaires. Cette force navale mène, entre 1919 et 1920, plusieurs missions d'appui aux armées blanches, principalement par le biais d'opérations de ravitaillement ou de bombardements côtiers, notamment autour de l'estuaire du Dniepr et du Bug³⁹.

À l'automne 1919, les armées commandées par l'amiral Koltchak et les généraux Denikine et Ioudenitch subissent une série de défaites face à l'Armée rouge sur tous les fronts et doivent reculer. En Ukraine, l'armée blanche de Denikine recule vers la Crimée qui devient peu à peu une forteresse ravitaillée par mer.

38 H. Graf, *The Russian Navy in War and Revolution*, op. cit., p. 154-177.

39 Rafaël M. Melnikov, *Les Cuirassés de type « Imperatritsa Mariya »*, op. cit., p. 56.

À partir d'octobre, la situation de troupes blanches, désormais commandées par le général Wrangel, est désespérée et l'évacuation devient impérative. Celle-ci va alors s'effectuer en coordination avec la Marine française représentée par l'amiral Dumesnil. Toute la flotte blanche est mobilisée dans les différents ports de Crimée. Le 2 novembre, le général Wrangel et son état-major sont les derniers à quitter Sébastopol. Ce sont finalement près de 150 000 hommes qui ont pu être évacués. L'arrivée à Istanbul des navires russes n'est pas sans poser quelques problèmes diplomatiques. Étant placés sous leur protection, les Français souhaitent que la flotte russe arbore le pavillon tricolore lors de leur entrée dans le Bosphore. Les officiers russes refusent, rappelant très justement aux officiers français qu'à cette heure, ce sont les Russes blancs, et donc le pavillon de Saint-André, qui incarnent la Russie légitime, le pouvoir bolchevik n'ayant été reconnu par aucun pays étranger. Le 4 novembre 1920, c'est donc en arborant le pavillon de Saint-André que la flotte blanche jette l'ancre devant Istanbul⁴⁰. Le 13 novembre, l'amiral Dumesnil et le général Wrangel signent une convention par laquelle les forces russes se placent officiellement sous la protection de la France et l'autorisent, afin de financer leur accueil, à procéder à la vente des navires civils évacués⁴¹. Début décembre, l'escadre russe appareille d'Istanbul à destination de Bizerte en Tunisie où elle arrive au grand complet le 2 janvier 1921. Ce sera la dernière escale de l'escadre.

Conscients que l'escale de Bizerte risque d'être longue, les Russes s'organisent pour offrir une vie à peu près normale aux 5 849 personnes (dont plus de deux cents enfants) évacuées⁴². Des navires sont transformés en foyers et une école navale est même installée près de Bizerte, au fort de Djebel-Kébir. Peu à peu, de nombreux marins quittent leur bord pour trouver un emploi à terre et de meilleures conditions de vie. Ces départs affectent considérablement l'entretien des unités dont certaines, conformément à la convention signée en 1920, sont récupérées par la France ou vendues pour financer la vie des réfugiés russes. Le 28 octobre 1924, la reconnaissance de la l'URSS par la France entraîne la mort de l'escadre russe qui perd alors toute légitimité politique et juridique. Le 30 octobre, le pavillon de Saint-André est amené pour la dernière fois et les derniers navires sont transférés aux autorités françaises. Paris engage ensuite des discussions avec Moscou en vue de rétrocéder à l'URSS les unités restantes mais, sous la pression internationale, la France renonce au projet et les derniers navires sont vendus à la démolition en 1930. La guerre civile a ainsi entraîné la disparition complète de la flotte russe en mer Noire.

40 Alexei Emelin, Kuznetsov, Nikolai Kuznetsov, Valery Krestyannikov, Boris Salomon & Peter Naumenko, *L'Escadre russe, op. cit.*, 2015, p. 338.

41 *Ibid.*, p. 338-339.

42 *Ibid.*, p. 339-345.

À la fin de l'année 1920, l'Armée rouge a vaincu les Russes blancs sur tous les fronts et la plupart des troupes alliées ont évacué la Russie. Le prix de cette victoire est très lourd et laisse un pays dévasté et ruiné. Cette situation crée de nouvelles tensions sociales et de nouvelles grèves se déclenchent à Petrograd en février 1921 mais elles sont sévèrement réprimées par le pouvoir bolchevik. La jeune marine soviétique se retrouve alors au cœur d'un nouveau mouvement de contestation. À défaut d'être une force opérationnelle, la révolution finit par faire des restes de la marine impériale une force politique⁴³.

184

Informés de ces nouveaux troubles, les marins des cuirassés *Sevastopol* et *Petropavlovsk* se réunissent le 26 février à bord de leur bâtiment ancré dans la base de Kronstadt, elle-même prise par les glaces. À l'issue de cette réunion, les marins votent une résolution, restée célèbre sous le nom de « résolution du *Petropavlovsk* », exigeant davantage de libertés politiques et économiques. Le mouvement prend rapidement de l'ampleur et les marins rejettent bientôt l'autorité du gouvernement de Lénine. La situation est sérieuse pour les bolcheviks car les marins de la flotte de la Baltique sont considérés comme les héros de la révolution et leur révolte pourrait entraîner le soulèvement de toute la population. Face au risque d'une contre-révolution qui mettrait à bas le pouvoir bolchevik, Lénine et Trotski décident d'écraser la rébellion. Profitant des glaces, les troupes de l'Armée rouge se lancent à pied à l'assaut de la base rebelle, soutenues par une puissante artillerie. Débutée le 7 mars, l'attaque s'achève le 17 mars 1921. Au cours des combats, les équipages du *Sevastopol* et du *Petropavlovsk* n'hésitent pas à faire usage des canons de 305 mm contre les forts entourant Kronstadt et contre l'Armée rouge. L'armée réplique et endommage les navires rebelles, tuant de nombreux marins. L'écrasement de la révolte de Kronstadt provoque la mort de plusieurs milliers de personnes dans les deux camps, tandis que de nombreux marins survivants sont arrêtés puis exécutés ou déportés. Et pour effacer tout souvenir de cette révolte, le gouvernement bolchevik décide de débaptiser les deux dreadnoughts rebelles. Le 31 mars 1921, le *Petropavlovsk* est rebaptisé *Marat* tandis que le *Sevastopol* reçoit le nom de *Parizhskaya Kommuna*⁴⁴.

Ces affrontements très violents sonnent la fin la guerre civile et parachèvent l'anéantissement de la marine russe tant en mer Baltique qu'en mer Noire. Réduite à un embryon d'unités usées et sans plus aucune capacité opérationnelle, elle n'est plus destinée qu'à être une force auxiliaire de l'Armée rouge.

43 Dans une abondante bibliographie, souvent engagée, signalons seulement : Henri Arvon, *La Révolte de Cronstadt*, Bruxelles, Complexe, 1980 ; Jean-Jacques Marie, *Cronstadt*, Paris, Fayard, 2005.

44 Vladimir Yakubov & Richard Worth, *Raising the Red Banner: The Pictorial History of Stalin's Fleet 1920-1945*, Editions Spellmount, 2008, p. 13.

Au sortir de la révolution et de la guerre civile, la marine russe est anéantie. L'effort de reconstruction entamé en 1905 a été brisé et l'ambition de refaire de la Russie une puissance maritime de premier ordre s'est envolée. Chacune des étapes de cette révolution débutée en février 1917 aura finalement conduit à la destruction de la marine russe, soit du fait de décisions politiques soit en raison de choix militaires. La stratégie de défense de l'URSS et les maigres moyens disponibles conduisent désormais à ne faire de la flotte qu'un outil de défense côtière au service des forces terrestres. En conséquence, la majorité des unités restantes réfugiées à Kronstadt depuis 1918 sont désarmées et ferrillées. 350 000 tonnes de navires en chantier disparaissent ainsi⁴⁵. La flotte rouge ne se limite plus qu'à une poignée de vieux navires concentrés en mer Baltique.

Si la nouvelle stratégie navale soviétique s'oriente d'abord vers des unités légères par manque de moyens et par choix stratégique, l'évolution du contexte international à partir des années 1930 conduit à l'élaboration de nouveaux programmes navals d'envergure. Mais ils sont à nouveau balayés par le second conflit mondial. Finalement, il faudra attendre les années 1970 et l'amiral Gorshkov pour que l'URSS retrouve enfin d'une marine océanique.

45 Claude Huan, *La Flotte rouge*, *op. cit.*, p. 9-11.

Chroniques

LA CONSTRUCTION NAVALE AU XVI^e SIÈCLE EN
MÉDITERRANÉE : L'APPORT DE L'ÉPAVE DE LA MORTELLA III
(SAINT-FLORENT, HAUTE-CORSE)

Arnaud Cazenave de la Roche
FED 4124 Sorbonne Université

Thèse soutenue le 15 février 2018 à la faculté des lettres de Sorbonne Université devant un jury présidé par Bertrand Haan (Sorbonne Université) et composé de Filipe Castro (Texas A & M University), Olivier Chaline (Sorbonne Université, directeur de la thèse), Anna Crespo Solana (Madrid, CSIC) et Max Guérout (GRAN).

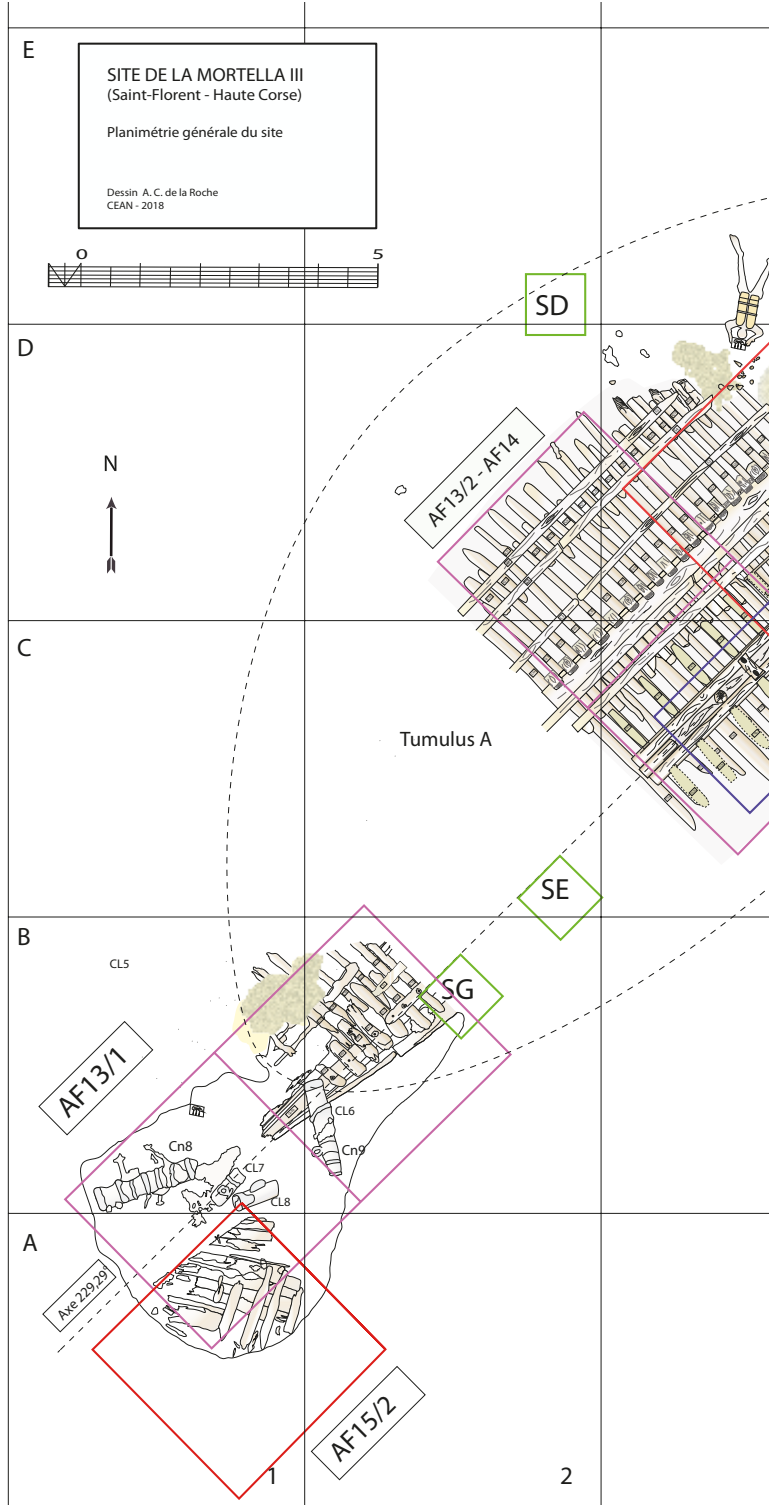
189

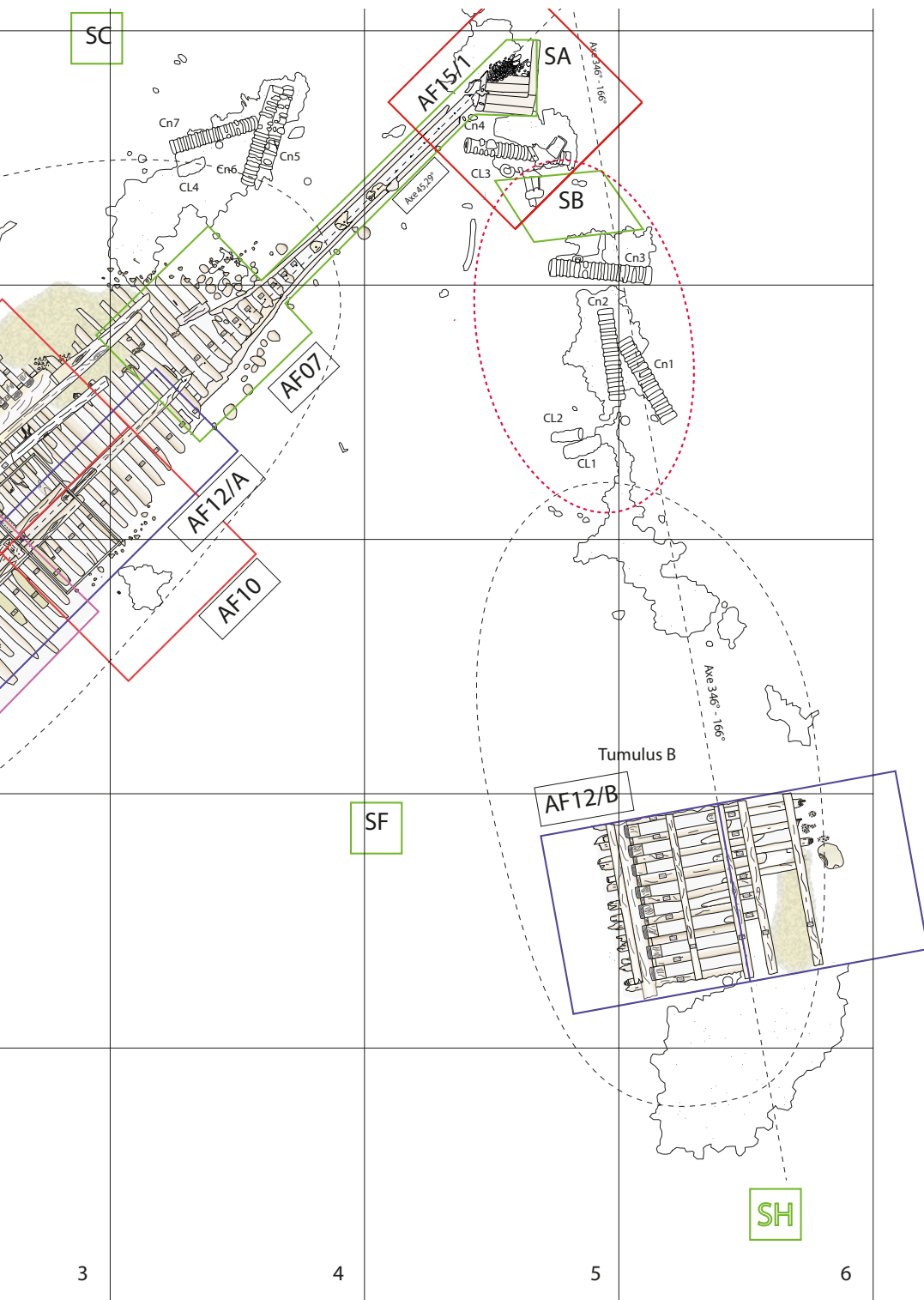
INTRODUCTION

Cette thèse est l'aboutissement d'une étape importante dans un programme de recherche, initié en 2005 et 2006 avec la découverte des épaves de la Mortella dans la baie de Saint-Florent, en Corse – il y a donc maintenant plus de douze ans –, et l'entreprise de la fouille archéologique de l'une d'entre-elles, l'épave de la Mortella III, qui a fait l'objet de cinq campagnes entre 2010 et 2015 (fig. 1). J'évoque ici l'aboutissement d'une étape et non un aboutissement tout court, tant il est vrai – et ceux qui auront lu mon travail l'auront, je pense, bien mesuré – que celui-ci ouvre en définitive plus de pistes et d'axes de recherche qu'il n'en conclue véritablement.

Évoquons ces perspectives de recherche, mais aussi les difficultés qui les accompagnent. Je souhaiterais par ailleurs préciser quelques points qui me paraissent importants concernant ma démarche et les questionnements qui lui sont liés. Mais avant tout, je souhaite exprimer ma gratitude au professeur Chaline pour m'avoir accompagné et guidé au cours de toutes ces années de recherche, à Max Guérout pour sa relecture attentive, ainsi qu'aux membres du jury pour avoir pris la peine d'évaluer mon travail. J'ai conscience de la complexité du sujet et de la technicité de mon texte et je sais que sa lecture exige un effort. Ma reconnaissance s'adresse enfin à la professeure Ana Crespo qui a fait le déplacement depuis Madrid et qui a affronté mon texte dans une langue qui n'est pas la sienne. Ceci est également vrai pour le professeur Castro : qu'ils soient tous ici chaleureusement remerciés.

1. Planimétrie du site de la Mortella III
Les rectangles de couleur indiquent les zones de fouille





3

4

5

6

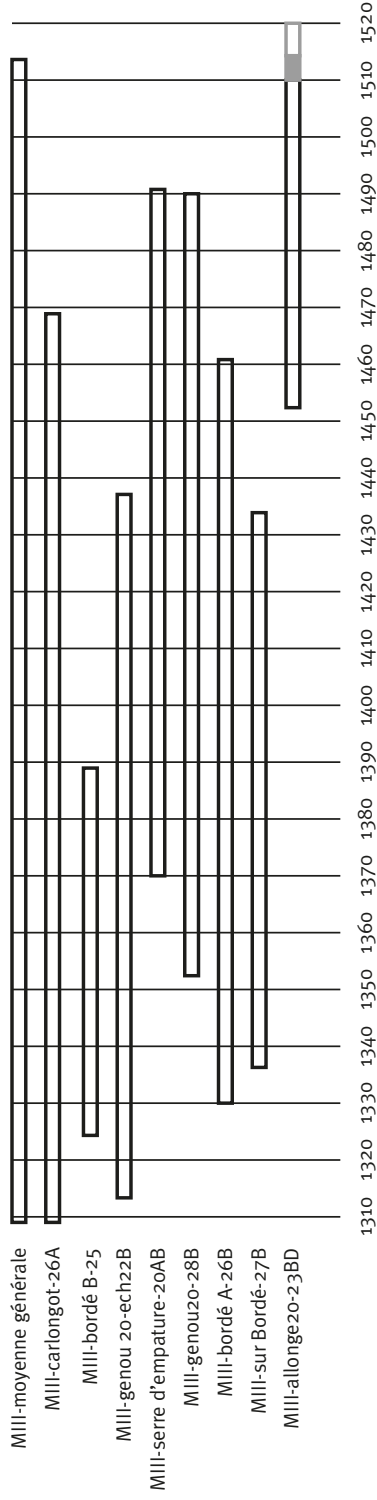
Disons tout d'abord dire quelques mots sur l'importance du segment chronologique sur lequel nous situe l'épave de la *Mortella III*, qui nous amène en effet à explorer la construction navale en Méditerranée à une époque clé, celle du premier tiers du xv^e siècle. Je rappelle que de façon extraordinairement précise, la datation dendrochronologique a permis de déterminer que les arbres qui ont servi à la construction à la coque du bâtiment ont été abattus entre 1517 et 1520 (fig. 2 et 3). On se situe donc à l'apogée de la Renaissance italienne. Les historiens savent bien l'importance de cette période brillante qui puise sa source au sein des États d'Italie et rayonnent sur l'Europe tout entière. Il s'agit aussi d'une période de transition qui marque un trait d'union entre le Moyen Âge et l'époque moderne. Et c'est d'ailleurs un des aspects fascinants de l'épave de la *Mortella III* : elle est à la fois héritière d'une tradition constructive ancrée dans le Moyen Âge et porteuse d'innovations qui contiennent les germes préfigurant la modernité.

192



2. Les échantillons de la membrure centrale de l'épave

3. Étude dendrochronologique, réalisée par Fabien Langenegger (OPAN, Neuchâtel), en vue de la détermination d'une datation absolue (1517 et 1520)



La Renaissance est une révolution humaniste, elle amène l'homme à porter pour la première fois un regard neuf et aigu sur le monde qui l'entoure, et le bateau constitue pour cela un outil privilégié : je rappelle que c'est le bateau qui permet de réaliser les grandes découvertes à l'époque qui nous occupe : entre la fin du xv^e siècle et le premier tiers du xvi^e (Vasco de Gama, Colomb, Magellan). Au-delà de ses qualités comme outil d'exploration et de conquête, en Méditerranée, à cette époque, il est avant tout un outil de guerre et un vecteur essentiel du commerce :

- on sait comment Venise contrôle les voies maritimes qui lui permettent de dominer le commerce avec l'Orient au moyen de sa flotte de grandes galères, les *galea grossa de merchato* ;
- on sait aussi comment Gênes, qui opte pour des navires de haut bord, contrôle le commerce de l'alun au xv^e siècle qu'elle transporte avec une typologie particulière de grosses unités, les *caracas*, et celui du blé et des céréales au xvi^e siècle avec un bâtiment d'une typologie également particulière, la *nave*.

194

À LA RECHERCHE D'UN MODÈLE CONSTRUCTIF ET ARCHITECTURAL MÉDITERRANÉEN

C'est en définitive le portrait d'un bâtiment de cette dernière typologie, la *nave*, un navire de commerce armé d'origine génoise, que la fouille des vestiges architecturaux de l'épave de la Mortella III a permis d'esquisser (fig. 4 et 5).

L'étude de ces vestiges architecturaux – dont je précise qu'elle constitue le centre de gravité de ma thèse – a été menée en poursuivant un enjeu majeur qui est de contribuer à documenter un modèle constructif et architectural pour l'espace maritime méditerranéen au xvi^e siècle. Autrement dit, toutes les problématiques abordées à l'occasion de la fouille de l'épave de la Mortella III font, au départ, intervenir un questionnement spatial : c'est là un premier aspect essentiel de ma démarche. Initialement, on dispose d'une ébauche d'un modèle technique méditerranéen qui a été décrit vers la fin des années 1990 par un certain nombre de chercheurs, notamment par Éric Rieth. Ce modèle est confronté à deux limites. La première est liée à la rareté de la documentation archéologique pour la Méditerranée. C'est d'ailleurs pour cette raison que ce modèle s'est construit plus par référence au modèle ibéroatlantique proposé par Thomas Oertling à la fin des années 1980, que sur la base de séries statistiques pour la Méditerranée. En effet, si l'on dispose d'une quinzaine d'épaves qui permettent au début des années 2000 de documenter le modèle atlantique, en dehors de la Mortella III, on ne compte encore aujourd'hui que deux épaves de « construction méditerranéenne » qui ont fait l'objet d'une étude architecturale : l'épave de Villefranche-sur-Mer, la *Lomellina*, datée de 1516, et

4. Une grande *nave*, la *Santa Ana* en 1535 ►

Tapisserie de Malines, d'après Jan Cornelisz Vermeyen

© Album/Oronoz/akg-images/avec la collaboration de l'agence La Collection



la goletta

pesco di aite



celle de Calvi I, datée de la fin du *xvi*^e siècle. En dehors de ces deux épaves, nous disposons de très peu de choses. On citera celles de :

- Yassi-Ada III, qui ouvre un aperçu sur la construction ottomane ;
- Delta II, une épave génoise de grand potentiel, mais qui n'a pu être observée que furtivement avant d'être recouverte par un quai industriel à Cadix ;
- Cala Culip VI, enfin, qui apporte également sa contribution, mais qui doit être prise avec prudence, car de chronologie beaucoup plus ancienne (fin du *xiii*^e, début du *xiv*^e siècle).

Le **tableau 1** expose les principales techniques constructives qui ont pu être observées sur des épaves de tradition constructive méditerranéenne.

La faiblesse de la documentation a pour conséquence un certain nombre d'autres difficultés d'analyse et d'interprétation : elle rend notamment plus ardue la distinction entre ce qui constitue des marqueurs liés aux standards de la culture technique méditerranéenne proprement dite, et les faits archéologiques liés à des faits conjoncturels : par exemple, les critères personnels du constructeur dans certains de ses choix techniques. S'il a voyagé, il peut en avoir importé et adopté des techniques constructives provenant de l'extérieur. On pourra également citer les options prises qui ne font pas partie d'un choix délibéré, mais plutôt d'un choix par défaut : par exemple, un constructeur qui aurait employé du chêne pour la construction de la coque, mais qui emploiera du pin, la seule essence disponible sur le marché au moment de lancer le chantier. Ce sont, en définitive, tous les événements qui feront diverger la réalité de la construction de la théorie du modèle.

Les faits archéologiques nous mettent souvent face à une réalité de la construction complexe, et il convient de s'efforcer de ne pas trop la simplifier, tâche assurément plus difficile quand on ne dispose pour seul appui que d'une documentation aussi lacunaire que celle qui existe pour la Méditerranée. Toujours dans le même ordre d'idée, la vision que nous avons de l'espace maritime méditerranéen – qui en archéologie recouvre le sens d'un espace technique – ne peut être résumée aux quelques épaves italiennes que nous connaissons aujourd'hui. Et il conviendra à l'avenir de resserrer les contours trop lâches de cet ensemble méditerranéen, avec notamment la création de sous-ensembles, parmi lesquels sera représentée la construction navale dans le monde musulman au *xvi*^e siècle, qui actuellement en est pratiquement absente.

Je voudrais évoquer à présent la seconde limite de nos modèles, aussi bien méditerranéen qu'atlantique : ils ne concernent que les techniques constructives. C'est à dire, les modes d'assemblage des pièces de la membrure, la typologie des empattures, les caractéristiques des liaisons et de fixation des pièces entre

◀ 5. Une *nave* de la deuxième moitié du *xvi*^e siècle

Fresque du palais d'Álvaro de Bazán, d'après Giovanni Battista Castello

Tableau 1. Principales techniques constructives qui ont pu être observées sur des épaves de tradition constructive méditerranéenne

Épaves / procédés construction	Période	Origine probable	Type d'empanure varangue / genou entre les couples de balancement	Clouage du bordé à la membrure	Section des clous	Type d'implanture	Quille	Traitement ext. coque
Cala Culip	xiv ^e siècle	Catalogne	Écarts à « cadeau »			2 carlingots et taquets latéraux		
Mortella III	xv ^e siècle	Gênes	Écarts à « cadeau » et empanures simples 2 clous en fer	Clous en fer à pointes rabattues	Circulaire	2 carlingots et taquets latéraux 2 clés	Quille double, écarts « bout à bout »	Brai
Villefranche		Gênes	Écarts à « cadeau », empanures simples queues d'aronde 2 clous en fer	Clous en fer à pointes perdues	Circulaire	2 carlingots et taquets latéraux 2 clés	Quille simple	Plomb
Calvi I		Italie	Empanures avec écart en forme de queue d'aronde	Clous en fer	Circulaire sur une partie du galbord			
Delta II		Gênes	Écarts à « cadeau » entre fourcats et genoux fixation par des clous en fer	Clous en fer		2 carlingots et taquets latéraux 3 clés?	Quille double	Plomb
Yassi-Ada		Turquie	Écarts à « cadeau » fixation par 2 clous en fer	Clous en fer	Quadrangulaire			

elles, etc. Autrement dit, ils n'abordent que les aspects qui concernent les modes de fabrication mais à aucun moment ceux qui concernent l'architecture du bâtiment, c'est-à-dire ses formes et ses proportions. Or il s'agit là d'un aspect essentiel qui ne peut être ignoré de nos modèles, car les formes et proportions qui sont données à un bâtiment ne sont pas les mêmes dans la culture constructive méditerranéenne et l'atlantique.

Dans la méthodologie de travail que j'ai mise en œuvre on notera que j'ai pris soin de séparer tout ce qui concerne les techniques de construction qui relèvent du mode de fabrication de ce qui concerne l'architecture du bâtiment proprement dite, qui renvoie à ses proportions d'une part – c'est-à-dire aux relations qui existent entre les mesures qui lui sont données –, et à ses formes, d'autre part, c'est-à-dire à ce qui détermine sa géométrie. Un chapitre complet de ma thèse est consacré à cette thématique qui est placée, comme je l'ai dit, dans une perspective spatiale. Il s'agit là d'une seconde particularité de ma démarche.

PERSPECTIVES HISTORIQUES : L'HISTOIRE ET L'ARCHÉOLOGIE DE CONCERT

Enfin, sur le versant historique, maintenant, l'étude documentaire qui a été réalisée parallèlement à la fouille dans les archives et bibliothèques espagnoles, françaises et italiennes a permis de dresser le portrait historique de ces *navis* génoises. Par prudence, j'ajouterais que certaines conclusions de cette étude restent encore à être confirmées, mais on peut d'ores et déjà affirmer que les épaves de la Mortella correspondent très probablement à la *Boscaina* et à la *Ferrara*, des bâtiments de commerce originaires de Rapallo – port situé à 25 km au sud-est de Gênes, à laquelle il a fait allégeance au XII^e siècle.

C'est la mise au jour d'un certain nombre de textes, notamment ceux d'Agostino Giustiniani¹ et de Paolo Giovio², des écrivains contemporains des faits, qui a permis de circonscrire l'évènement. Ces textes qui sont donc de source primaire apportent un double niveau d'information :

1. D'abord sur les naufrages eux-mêmes, qui mettent en scène les deux *navis* précédemment évoquées qui se firent piéger dans la baie de Saint-Florent au milieu du mois d'août 1527. Faute de vent elles n'étaient plus manœuvrantes et condamnées à se faire rattraper par une flotte de galères françaises qui abordait la baie à toutes rames. N'ayant aucun moyen de lui échapper, les équipages des

1 Agostino Giustiniani, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genova*, Genoa, 1537/Cambridge (Mass.), Omnisys, 1990, en ligne sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k58804h>.

2 Paolo Giovio, *Histoires sur les choses faites et avenues de son temps en toutes les parties du monde*, Lyon, Guillaume Roville, 1555, t. II.

navis débarquèrent à terre et sabordèrent les deux navires en y mettant le feu pour éviter qu'ils ne tombent dans les mains de l'ennemi.

2. Le deuxième niveau d'information historique concerne le contexte politique général qui conduit au naufrage, en l'occurrence les guerres d'Italie de l'année 1527, avec le blocus de Gênes entrepris par un ensemble de flottes alliées connues sous le nom de « ligue de Cognac » parmi lesquelles on trouve la flotte française, celle du pape Clément VII, de Venise, de Florence et d'Andréa Doria qui à l'époque était encore le bras armé de François I^{er} en Méditerranée et qui n'hésita pas à frapper Gênes, sa propre ville d'origine, elle-même alliée à l'Espagne de Charles Quint. C'est donc à ce contexte complexe et tumultueux de la septième guerre d'Italie que renvoient et permettent d'explorer les naufrages de la *Mortella*, puisqu'on sait aujourd'hui que les deux navires génois, la *Boscaina* et la *Ferrara*, étaient en mission pour tenter de ravitailler Gênes affamée par le blocus avec du grain sicilien.

200

Ces informations issues du travail de recherche documentaire ont permis de faire progresser l'étude architecturale en synchronisation et en bonne harmonie avec l'étude historique. C'est, je crois, un autre aspect qui donne sa particularité à ce travail où l'archéologie et l'histoire ont progressé de façon concomitante et en s'enrichissant mutuellement.

COMMANDER AU LONG COURS À PARTIR DE LA GUYENNE. LES CAPITAINES DE NAVIRE BORDELAIS AU XVIII^e SIÈCLE¹

Frédéric Candelon-Boudet
CEMMC, Bordeaux

« Vous laissant toujours le maître d'agir comme vous croirez qu'il nous tournera le mieux à compte, ne pouvant pas prévoir toutes les circonstances dans lesquelles vous pouvez vous rencontrer. Ainsi, ne regardez nos lettres que comme des réflexions². » On ne saurait mieux que la maison Laffon résumer en 1750 l'importance acquise par les capitaines de navire de Bordeaux dans le commerce avec les colonies. Convertis aux trafics avec les îles de l'arc antillais dès la fin du règne de Louis XIV³, élargissant ensuite leurs horizons commerciaux tous azimuts, en direction de l'Afrique, de l'océan Indien mais aussi du Canada dès la première moitié du XVIII^e siècle, puis des États-Unis et de l'Extrême-Orient au crépuscule de l'époque moderne⁴ tout en intensifiant la traite négrière⁵, les négociants de la localité arment durant ce laps de temps leurs propres long-courriers, faisant voler en éclats le « paradoxe bordelais⁶ ». Ils s'emploient alors à en confier la direction à des commandants du terroir. Cessant d'être ce « port d'armement assez médiocre » parce que boudant les « expéditions lointaines comme celles des Malouins, avec des chances de profit, mais aussi des risques considérables⁷ », devenant « une ville de capitaines et

- 1 Frédéric Candelon-Boudet, frederic.candelon@gmail.com, 17, rue Arnaud-de-Molles, 31000 Toulouse.
- 2 Archives départementales de la Gironde [désormais AD 33], 7 B 1207, fonds Chêty, lettre de Laffon aîné et fils, négociants et armateurs à Bordeaux à Raymond Gautier, capitaine de navire à Léogane, Saint-Domingue, 08/12/1750.
- 3 Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/La Haye, EHESS/éditions Mouton, 1975, p. 483 et p. 614-615.
- 4 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 36-46.
- 5 Éric Saugera, *Bordeaux. Port négrier (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Karthala, 1995 ; Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 79-80.
- 6 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 17-18.
- 7 Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, *op. cit.*, p. 15.

de marins⁸ », elle recrute, forme et enfin fidélise sous l'Ancien Régime un capitanat d'ancrage local dès lors solidaire de l'immensité océanique, reconnu apte à piloter et à commander vers le grand large, tout en incarnant « l'âme du commerce » dont « dépendait presque toujours le succès d'un voyage »⁹. Reste que ses représentants demeurent largement méconnus, confondus parmi les innombrables silhouettes d'anonymes se pressant sur les berges de la Garonne des marines de Joseph Vernet¹⁰. Dans l'ombre du négoce, longtemps parent pauvre de la recherche, le capitanat connaît toutefois un récent regain d'intérêt¹¹, à l'écart duquel Bordeaux ne pouvait subsister. Or les sources, « l'autre mémoire de la mer¹² », abondent et ouvrent des perspectives inouïes, à la croisée d'une histoire quantitative, permettant de cerner la profession et d'une démarche qualitative lui donnant chair. Sans s'attarder sur les caboteurs qui n'ont pas la préférence des Bordelais et présentent un profil éloigné de leurs confrères hauturiers¹³, les capitaines marchands de la cité constituent une communauté de destins partageant, au-delà des trajectoires individuelles et des spécificités de chaque carrière, une formation, des pratiques, enfin des ambitions les singularisant au sein du microcosme urbain, sans toutefois cesser d'interagir avec une foule d'acteurs partie prenante de l'aventure coloniale. Bénéficiant d'une couverture archivistique remarquable, quoique lacunaire, elle fait office d'observatoire privilégié afin d'examiner les dynamiques sociales à l'œuvre au sommet de la marine marchande, dans une cité prospère profitant à plein de la croissance du commerce colonial et confortant son statut de premier port du royaume à l'issue de l'Ancien Régime¹⁴. Principalement mais non exclusivement originaires de Bordeaux et sa province, issus de milieux bigarrés et favorisés, les pratiques des capitaines ne cessent de surprendre, à l'instar des évolutions de carrière induites. Conformes par leurs aspirations, inclinaisons et sociabilités aux élites, en mal de reconnaissance mais pétris d'ambition, ces « marins passent

8 Jean-Pierre Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle. Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, EHESS, 1983, p. 30-31.

9 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 229.

10 Joseph Vernet, *Vue d'une partie du port et de la ville de Bordeaux, prise du côté des Salinières*, huile sur toile, 2,63 x 1,65 m, Paris, musée national de la Marine, 1758 ; *id.*, *Vue du port de Bordeaux, prise du château de Trompette*, huile sur toile, 2,63 x 1,65 m, Paris, musée national de la Marine, 1759.

11 Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Luca Lo Basso, Olivier Raveux, « Introduction », dans Gilbert Buti, Luca Lo Basso & Olivier Raveux (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariners du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2017, p. 8.

12 Michel Vergé-Franceschi, *La Mer. Les symboles*, Paris, Philippe Lebaud Éditeur, 1997, p. 38-39.

13 Frédéric Candelon-Boudet, « Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 18, 2014, p. 267-274.

14 Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne*, op. cit., p. 76.

pour des êtres à part, même si l'on reconnaît à une élite, ses services, sa vaillance ou sa science¹⁵ ».

Commander au long cours de Bordeaux au XVIII^e siècle consiste en premier lieu pour les armateurs de la cité à recruter une main-d'œuvre locale, qualifiée et affidée, conformément aux vœux des patriciens du négoce et de la royauté. Mais loin d'aller de soi, une telle trajectoire historique amorcée à la fin du règne de Louis XIV n'aboutit qu'à l'issue de plusieurs décennies de transition, avant que les Bordelais, séduits par le capitonat, ne partent résolument à la conquête de l'océan. Pour preuve, l'amirauté de Guyenne reçoit plus de 80 % de « pilotes hauturiers » entre 1730 et 1749, autant de commandants de bord en devenir n'ayant pas encore achevé leur formation en mer, à la différence d'une petite minorité de capitaines parvenus au faîte de leur état¹⁶. Désormais majoritaires après 1750, les « capitaines, maîtres ou patrons » reçus à Bordeaux éclipsent totalement les simples « pilotes hauturiers » à partir des années 1770, épilogue d'une phase de maturation s'accompagnant d'une élévation des exigences professionnelles et du niveau de recrutement des aspirants au commandement maritime¹⁷. Simultanément, outre les natifs de la capitale de la Guyenne, plusieurs générations d'Aquitains happées par l'aventure coloniale investissent massivement le capitonat, et ce dès la Régence, au détriment de marins de la Seudre jadis « seuls maîtres à bord après Dieu » mais déchus de leur piédestal, pour une Saintonge reléguée à la fin de l'Ancien Régime au rang de « banlieue ouvrière¹⁸ » du port de la Lune. À la fois « oiseaux de mer » et « trafiquants de rêve »¹⁹, suscitant la convoitise de leur entourage, la profession demeure ouverte aux apports extérieurs. Tandis que peu de capitaines reproduisent le schéma paternel, attirant à eux toutes les composantes de la bourgeoisie urbaine, voire des représentants de la noblesse, les navigateurs étrangers à la Guyenne sont toujours parvenus à s'y faire une place, en particulier lorsque la croissance portuaire de sa capitale est telle qu'elle requiert un surplus significatif de main-d'œuvre. Ainsi, dans les années 1780, moins d'un maître au long cours sur deux est natif de Bordeaux. Enfin, le dépouillement des 1 950 réceptions en l'amirauté de Guyenne de 1718 à 1792 comporte un biais²⁰ : les commandants officiants à partir de la ville sous l'Ancien Régime sans y avoir été reçus au préalable ne figurent pas dans le corpus, ce qui n'a pu que minorer la part des

15 Michel Mollat du Jourdin, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Hachette, 1983, p. 199.

16 AD 33, 6 B 25 (1729-1739) à 6 B 27 (1745-1751), réceptions en l'amirauté de Guyenne.

17 AD 33, 6 B 27 (1745-1751) à 6 B 38 (1791-1792), réceptions en l'amirauté de Guyenne.

18 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre. Entre sel charentais et sucre antillais. XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005, p. 32-33.

19 *Ibid.*, p. 113.

20 AD 33, 6 B 23 (1718-1721) à 6 B 38 (1791-1792), réceptions en l'amirauté de Guyenne.

capitaines horsains. En dépit de ces quelques réserves, la bourgeoisie bordelaise se montre de plus en plus enthousiaste à s'expédier au lointain.

Commander au long cours à partir de Bordeaux au XVIII^e siècle consiste ensuite à agir en véritables « entrepreneurs des mers²¹ ». Non contents de présider aux échanges ultramarins²², intervenant à chaque étape cruciale des transactions, le champ de compétences de la profession inclut toute une panoplie de prérogatives administratives, financières, juridiques et managériales, sans oublier de solides connaissances hydrographiques ou logistiques que le fonds des négociants a permis de préciser²³. Gardiens du temps, réduisant les distances, les capitaines au long cours doivent toutefois solliciter une multitude d'intermédiaires, à commencer par les femmes situées dans leur entourage immédiat et demeurées dans le port d'attache, tout en composant avec les intérêts souvent contradictoires des acteurs de l'échange. Même à bonne distance de Bordeaux, ils continuent en outre à dépendre du négoce qui les emploie et avec lequel ils correspondent régulièrement, contrôle social non dénué d'ambiguïté, oscillant entre de fréquents rappels à l'ordre et une connivence savamment entretenue. Petites mains des négociants, les représentants du capitonat fondés de pouvoir et portés par des origines sociales favorisées, une formation ambitieuse, enfin des attentes souvent démesurées à l'aune de l'Atlantique mue en « machine à rêve²⁴ », font face à un environnement professionnel incertain et chaotique. Si le capitonat a pu noircir le tableau à dessein afin de se dédouaner de futures déconvenues, la violence des flots se double dans leurs écrits d'une mise en exergue des « limites de l'Atlantique²⁵ » réduisant les débouchés des cargaisons et pacotilles destinées au marché colonial à la fin de l'Ancien Régime. Arbitrer l'échange, anticiper la conjoncture, enfin domestiquer les flots sont autant de missions qui jouent avec les nerfs des commandants de bord. Dans le même temps, la marge de manœuvre dont ils usent et abusent à l'envi leur permet de renégocier en permanence leur environnement professionnel. Contrôlant l'information et les cordons de la bourse, violant plus ou moins allégrement le droit, saisissant les opportunités que représentent les fortunes de mer ou de nouveaux débouchés, faisant cause commune avec la traite négrière en tant que

21 Gilbert Buti, Luca Lo Basso & Olivier Raveux (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariners du XVI^e au XIX^e siècle*, op. cit.

22 Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794)*. Étude sociale, Paris, Publisud, 1991, p. 241-244.

23 AD 33, 7 B 1001 à 7 B 3154, fonds des négociants.

24 Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Flammarion, 2009 [rééd. Paris, Aubier, 1996], p. 17.

25 Silvia Marzagalli, « Opportunités et contraintes du commerce colonial dans l'Atlantique français au XVIII^e siècle : le cas de la maison Gradis de Bordeaux », *Outre-mers*, vol. 96, n° 362-363, 2009, p. 99-107.

novices ou spécialistes, mais toujours séduits par les lucratifs profits à retirer de l'« infâme trafic²⁶ », les capitaines marchands poursuivent des plans de carrière déjouant tous les pronostics.

Commander au long cours à partir de Bordeaux au XVIII^e siècle consiste enfin à incarner coûte que coûte la bourgeoisie. Savoir-faire et savoir-être nourrissent une « culture des apparences²⁷ » identitaire. Obséquieux dans leurs relations épistolaires, ils rivalisent d'ostentation dans les tenues vestimentaires arborées, tout en manifestant un goût affirmé pour les intérieurs chamarrés et le mobilier de rapport. L'opulence revendiquée poursuit ici un triple objectif : gagner en crédibilité dans le commandement maritime, briller en société parmi les mondanités, enfin cultiver pour soi un art de vivre précieux et raffiné jusque dans les espaces les plus inhospitaliers. Dans le même temps, les facultés financières du groupe, quoique contrastées et largement empruntées par des dépenses somptuaires ne soutiennent pas, à maints égards, la comparaison avec les négociants, voire les marchands bordelais. Sans cesse en représentation et cherchant à sauver les apparences sur les planches, l'envers du décor révèle des conditions d'existence plus modestes. Reste que le charme opère. Parents, amis, voisinage ou voyageurs séjournant à Bordeaux perçoivent le capitanat comme une fenêtre ouverte sur un ailleurs chimérique, laissant rarement de marbre. Suscitant intérêt, curiosité, fascination, convoitise, mais aussi moult récriminations, la parole du capitanat porte, transporte et s'invite au cœur de l'espace public. Tirailés entre exotisme et conformisme, avides d'alliances fructueuses, fréquentant les mondains, le tour de force du groupe consiste à avoir préservé intact le mythe d'un « Eldorado aquitain²⁸ » à portée de voyage, en dépit ou en raison de sa faible ancienneté dans la capitale de la Guyenne, comme des soubresauts d'un destin maritime perçu comme un lointain parent des si prisés mais ô combien risqués jeux de hasard²⁹. Naviguant entre vignoble, océan et colonies, alimentant le bouche-à-oreille et frappant les esprits à défaut de toujours ravir les cœurs, coutumiers des premiers rôles, les capitaines du port de la Lune cristallisent les espoirs de toute une contrée.

26 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004, p. 16-17.

27 Daniel Roche, *La Culture des apparences. Une histoire du vêtement. XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1989.

28 Jacques de Cauna, *L'Eldorado des Aquitains. Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

29 Michel Figeac, « Du tripot au Wauxhall : jeux et loisirs dans le port de Bordeaux au temps des Lumières », *Histoire urbaine*, n° 1, 2000, p. 105-121.

LA MARINE FRANÇAISE FACE AU CHOLÉRA EN MÉDITERRANÉE (1831-1856)¹

Benoît Pouget

*ADES, Aix-Marseille Université : UMR 7268/CHERPA,
IEP Aix-en-Provence*

En 1831, alors qu'ils démontent et embarquent l'obélisque de Louqsor à bord du navire du même nom, dix marins français sont saisis par l'épidémie de choléra qui ravage alors la Thébàide. Le chirurgien major embarqué Justin-Pascal Angelin décrit l'épidémie comme « aussi effrayante par sa brusque invasion que redoutable par ses effets² ». Ce temps de confrontation entre l'équipage du *Luxor* et le choléra dépasse le simple fait singulier. L'exemple de l'épidémie qui a accablé les hommes du *Luxor* « nous donne à voir [ce que Jacques Revel nomme] l'histoire au ras du sol », mieux encore « une modulation locale de la grande histoire »³.

Le travail de recherche à l'origine de cette thèse doctorat repose sur l'analyse des dynamiques induites ou révélées par le « choc de circulations » entre la projection de la puissance française et le choléra en Méditerranée entre 1830 et 1856. Ce quart de siècle est en effet marqué par deux vagues de choléra. Sa progression fait apparaître la Méditerranée, en reprenant la formule d'André Siegfried, « une fois de plus comme un passage qui met en contact l'Occident et l'Orient⁴ ».

- 1 Thèse de doctorat d'histoire d'Aix-Marseille Université, intitulée *Un choc de circulations. La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856). Géostratégie, médecine navale et impérialisme*, soutenue publiquement le 11 décembre. Le jury était composé de Mmes Anne Rasmussen (professeur des universités, université de Strasbourg, présidente et rapporteur) et Isabelle Renaudet (professeur des universités, Aix-Marseille Université), MM. Walter Bruyère-Ostells (professeur des universités, IEP Aix-en-Provence, directeur), Salvatore Speziale (professeur à l'université de Messine, rapporteur) et Patrick Louvier (maître de conférences, université Montpellier 3).
- 2 Service historique de la Défense, échelon de la Marine à Toulon (SHD-Toulon), « Rapports médicaux annuels ou de fin de campagne des médecins et chirurgiens de la Marine d'État », 1-35, le *Luxor* (1833). Concernant Justin-Pascal Angelin, voir sa notice biographique dans Bernard Brisou et Michel Sardet (dir.), *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2010, p. 32
- 3 Jacques Revel, « L'histoire au ras du sol », préface à Giovanni Levi, *Le Pouvoir au village. Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1989, p. xxi.
- 4 André Siegfried, *Vue générale de la Méditerranée*, Paris, Gallimard, 1943, p. 178.

La période est décisive du point de vue l'histoire de la santé publique française comme internationale⁵. Elle correspond également à un investissement géostratégique massif de la France dans l'espace méditerranéen et à une dynamique de redressement de son instrument naval⁶. En privilégiant un regard maritime et naval, cette thèse de doctorat s'est donné pour ambition de mêler des enjeux relevant de la médecine, de la santé publique, de l'exercice de la puissance navale et de l'impérialisme ainsi que des interrogations anthropologiques. L'ensemble de la réflexion s'inscrit dans la continuité des historiographies particulières – histoire militaire et navale, histoire sociale, histoire culturelle, histoire diplomatique, histoire politique, histoire administrative, histoire médicale... – sur lesquelles elle repose et souhaite les faire entrer plus amplement en résonance.

208

Ce travail cherche à promouvoir avant tout un jeu d'échelles qui articulent entre elles des dynamiques internationales, nationales et locales. En ce sens, il prolonge de nombreux travaux de référence sur les épidémies en général et le choléra en particulier, qui ont contribué à faire émerger la nécessité d'envisager l'étude des épidémies comme un fait total d'histoire⁷.

Cette réflexion repose sur une large enquête archivistique. Elle seule permet de documenter avec précision le « choc de circulations ». Initiée dans les archives médicales navales françaises (archives centrales et archives déposées dans les ports et les arsenaux), elle a été élargie successivement aux archives militaires et navales, aux archives d'outre-mer (ANOM), aux archives diplomatiques et elle a été complétée par de très nombreuses publications imprimées.

Le texte procède d'un souci constant de croiser les sources. Il met en avant la notion de front cholérique naval, notion pensée à la fois comme une somme de points de frictions, une ligne de défense autant qu'un front pionnier médical, sanitaire, militaire, politique et anthropologique.

Les fronts cholériques navals en Méditerranée entre 1831 et 1856 impressionnent les contemporains par leur caractère mouvant, insaisissable et incontrôlable. Leur description atteste de la permanence et de la récurrence du compagnonnage entre la Marine, et plus largement les agents de la puissance française, et le choléra. Leur logique de diffusion suit – à toutes les échelles – le

5 Sylvia Chiffolleau, *Genèse de la santé publique internationale. De la peste d'Orient à l'OMS*, Rennes, PUR, 2012, 288 p. ; Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Chambéry/Vincennes, Laboratoire d'archéologie maritime/Service historique de la Marine, 1997, t. I et II, 1 250 p.

6 Philippe Masson, « Le redressement et le visage méditerranéen de la Marine française sous la Restauration », dans *Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce (1789-1830)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1992.

7 Patrice Bourdelais, « L'épidémie créatrice de frontières », *Les Cahiers du Centre de recherches historiques*, n° 42, 2008, p. 149-176 ; François Delaporte, *Le Savoir de la maladie. Essai sur le choléra de 1832 à Paris*, Paris, PUF, 1990.

fonctionnement en réseau des points d'appui navals qui caractérise les nécessités opérationnelles d'une arme de mouvement comme la Marine.

À l'échelle humaine, le choléra éprouve durement les malades ainsi que leurs soignants. Ce qui est vrai pour les sociétés dans leur ensemble s'impose également à la Marine française, à son personnel comme à ses passagers. Sur les fronts épidémiques navals, tous partageant les mêmes périls, ils sont tordus par les mêmes douleurs, ils espèrent ou expirent bord à bord, sinon côte à côte. Leurs cadavres témoignent eux aussi des circonstances et des causes de leur décès. Ils rendent aussi compte des souffrances accumulées tout au long des campagnes. Accompagner ces marins et ces soldats français de leurs derniers instants de vie à l'inhumation de leur dépouille permet de rendre compte de l'expérience collective et individuelle que représente la mort, en contexte épidémique, dans un corps expéditionnaire projeté loin de ses bases.

Face au choléra, les médecins de la Marine tâtonnent, hésitent, débattent. Certes, ils rendent compte avec une grande précision de l'épidémiologie du choléra en mer et à terre, mais ils se heurtent aux limites de la science médicale de leur époque dès lors qu'il s'agit d'en établir l'étiologie. Enfants de leur temps, ils sont tributaires des grands débats théoriques qui oscillent entre la contagion et l'infection. Leur désir d'arrêter la course de la maladie par une thérapeutique adaptée est limité par leur capacité à mobiliser les instruments d'une prophylaxie navale alors en plein développement. Sur les fronts cholériques, ils mettent ainsi constamment à l'épreuve leurs capacités d'innovation médicale mais doivent sans cesse composer avec des difficultés logistiques. Leur engagement bénéficie de l'appui d'un arrière-pays naval vers lequel ils font remonter par divers canaux les conditions d'exercice rencontrées. Au sommet de la pyramide, l'inspecteur général du service de santé de la Marine centralise l'information et promulgue en direction de son personnel les ordres et recommandations propres à résoudre les difficultés rencontrées. La production et la diffusion d'une norme médicale navale impulsée par l'inspection – ou par des relais en position intermédiaire – connaissent à ce titre des applications différenciées sur les fronts cholériques navals. Aux côtés de la formation initiale et des dispositifs pluriels de formation continue, cette norme contribue à préparer les médecins de la Marine à affronter le choléra. L'activité déployée par le personnel du service de santé de la Marine s'inscrit dans des dynamiques plus larges de collaboration avec des collègues militaires et civils, autant qu'elle documente le mouvement d'insertion des médecins de la Marine dans la communauté scientifique française et internationale. Au-delà de l'étude de la confrontation de la Marine avec le choléra dans l'espace méditerranéen, l'ensemble de la démonstration atteste de la pertinence de distinguer dans le premier XIX^e siècle un processus dual de navalisation de la médecine et de médicalisation de la Marine française.

Certainement amorcé dans la période antérieure, il est toujours en cours dans la période d'étude de cette thèse de doctorat. Il est inséparable des immenses défis médicaux et sanitaires rencontrés par une Marine et une armée françaises mobilisées de plus en plus loin de leurs bases dans des contextes épidémiques aigus. Les coûts humains et logistiques de cette délocalisation pèsent sur les opérations des forces navales dans un espace méditerranéen régulièrement balayé par l'épidémie de choléra.

210

Au-delà des pertes définitives (morts et invalides), la maladie impose son rythme en gelant pour une durée souvent difficile à anticiper une partie des ressources humaines dont dispose la Marine. Le choléra met également à l'épreuve ses capacités à renouveler son personnel. Il contribue ainsi à altérer ses capacités d'action en amoindrissant le niveau de compétence et d'expérience des équipages tout en démultipliant les contraintes induites par l'application des règlements sanitaires. Si le choléra a pour principal effet de ralentir les opérations de la Marine ou de l'obliger à des adaptations tactiques et logistiques, jamais il ne lui impose de renoncer à un choix stratégique. Les capacités de résilience de la Marine, de ses chefs et de son personnel sont alors mises à l'épreuve. Chacun à sa place, sous les lambris parisiens ou en mer à la barre des bâtiments, est mobilisé pour atténuer les effets des contraintes imposées par le choléra sur les activités navales françaises en Méditerranée.

Contrainte à s'adapter en l'absence de solutions médicales satisfaisantes, la Marine répond aux coûts de délocalisation que le choléra lui impose par la mise en œuvre de stratégies spatiales fondées sur ses déplacements sanitaires et la progressive élaboration d'un réseau de points d'appui médicaux en Méditerranée. À la progression par capillarité de la maladie sur les lignes pathologiques navales, elle oppose la mise en place de lignes sanitaires navales. Plus qu'elles ne révèlent une extension graduelle de l'autorité médicale sur le cours des opérations, ces lignes sanitaires montrent la mobilisation de tous les acteurs concernés bien au-delà de la seule médecine navale. Elles sont les supports d'évacuation. Elles ébauchent par leurs courses des territoires circulatoires sanitaires qui sont autant de traces de la présence navale et de l'influence françaises en Méditerranée. Les défis logistiques imposés par ces évacuations sont immenses et mettent en lumière, au moment de la guerre de Crimée, les lacunes d'un instrument naval « hérité de quarante ans de paix : insuffisances qualitative et quantitative des bâtiments immédiatement disponibles, des bâtiments à vapeur, des moyens de transport et des ressources humaines⁸ ». De retour au pays, marins et militaires doivent encore patienter et passer à travers un dispositif de sas étiré à tous les

8 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, *op. cit.*, p. 158.

littoraux sous souveraineté française. L'installation de ces sas répond autant à des logiques de santé militaire et navale qu'à des enjeux de police sanitaire maritime.

En première ligne sur les fronts cholériques navals de Méditerranée, la Marine française, depuis sa base principale de Toulon, participe à l'effort général de défense sanitaire du littoral du Midi, autant qu'elle en éprouve les contraintes. La loi de 1822 a marqué une rupture d'échelle. Aux multiples normes locales s'est substituée une réglementation unique qui s'applique à toutes les côtes françaises, y compris aux colonies. La loi repose sur la réaffirmation du principe des quarantaines comme socle de la défense sanitaire maritime. Elle incline pendant la période vers un desserrement des contraintes de séquestration imposées aux navires arrivant dans les ports français de Méditerranée. Sa mise en œuvre implique la coopération de différents ministères, dont celui de la Marine. L'essentiel de la mobilisation navale se fait à quai et au ras des flots. À Toulon, l'intendance sanitaire, placée sous l'autorité du préfet du Var, est souveraine dans ses décisions. Elle travaille en étroite coopération, mais non sans négociations, avec le Préfet maritime et les autres cadres de la Marine. Au-delà de cette collaboration qui relève de la police des quarantaines dans le port de Toulon, la Marine engage des moyens humains et matériels importants afin d'assurer dans le cadre plus large de ses missions de police de la navigation une surveillance sanitaire au large des côtes du Midi de la France.

Acteurs importants de la police sanitaire maritime en Algérie, les forces navales sont mobilisées dans le cadre de la réglementation française transposée à un espace en cours de conquête. Elles concourent avec des moyens matériels et humains limités à faire appliquer les décisions des autorités sanitaires. Leur action est guidée par la nécessité de préserver et de renforcer le processus de colonisation. Les réformes successives de la réglementation sanitaire française promeuvent un processus d'harmonisation à l'échelle nationale de la réglementation en vigueur. Elles débouchent sur l'agrégation de l'Algérie à un espace sanitaire français transméditerranéen avant même l'achèvement de la conquête et de la pacification. Cet espace s'insère dans la dynamique initiée par la première conférence sanitaire internationale (1851) et en conformité avec ses conclusions. Seule puissance européenne possessionnée sur les deux rives de la Méditerranée, la France entend donner l'exemple, en héraut de la santé publique internationale. Elle y voit certainement la possibilité à partir d'un dossier technique d'étendre son influence sur un espace disputé.

Sur les fronts cholériques navals, marins et consuls œuvrent main dans la main afin d'assurer la défense des intérêts et la promotion de l'action sanitaire française. La diplomatie consulaire est particulièrement active. Les consuls sont avant tout des informateurs et des relais de l'information sanitaire indispensable à la navigation des bâtiments de la Marine. Ils jouent également un rôle de soutien

opérationnel de premier plan auprès des équipages. Ils agissent pour atténuer la pesanteur des quarantaines qui leur sont imposées et leur fournissent un soutien logistique irremplaçable. Dans un contexte de compétition internationale et de crise épidémique, Français et représentants des autorités locales mènent de longues et laborieuses négociations qui concernent en particulier l'application des décisions sanitaires et l'établissement de points d'appui sanitaire français sur le littoral méditerranéen. La France joue un rôle moteur dans la promotion d'une santé publique internationale dans le cadre de laquelle elle défend, au début des années 1850, la nécessité d'une harmonisation de la police sanitaire maritime et plus largement de l'hygiène. Sur le terrain, les entraves et les réticences sont nombreuses quand il s'agit de laisser la France seule à l'avant-garde dans la gestion des grands enjeux sanitaires et médicaux méditerranéens.

212

Engagés sur les fronts cholériques d'Orient, les médecins de la Marine française sont au contact des populations locales et de leur territoire. Ces rencontres sont autant d'occasions pour eux de soumettre leur savoir professionnel et leurs conceptions anthropologiques à l'épreuve médicale du monde oriental. Le plus souvent, ils rendent compte d'un Orient où l'hygiène publique semble être absente. La surexposition aux épidémies induites par l'insalubrité se combine alors à des mœurs et à des pratiques sociales, inspirées par des croyances qui elles-mêmes prennent racine dans des particularismes religieux et ethniques. Œuvrant dans des sociétés imprégnées de fatalisme, les médecins expliquent par un déterminisme géoanthropologique la force et la récurrence des épidémies en Orient. Auprès de ces populations, ils cherchent à mettre en œuvre le canon médical occidental, considéré par beaucoup comme la seule planche de salut raisonnable pour sauver l'Orient de ses turpitudes épidémiques et en protéger l'Occident. Cet aplomb dans l'expression de leur identité professionnelle et intellectuelle ne les empêche pourtant pas de constater l'incapacité de la médecine et de l'hygiène à enrayer les maladies, en Orient comme en Occident. Ébranlés dans leurs certitudes scientifiques alors que le choléra défie toutes les logiques avancées par la science occidentale, les médecins de la Marine, avec leurs autres confrères français, envisagent l'Orient comme un terrain d'expérimentations sur lequel ils viennent d'abord chercher le principe explicatif d'une maladie qui n'épargne personne. Depuis l'Orient, ils proposent à la médecine occidentale des thérapeutiques innovantes inspirées par les traditions médicales locales. Finalement, ils nous invitent à repenser par le bas la subtile dialectique qui fait résonner l'une sur l'autre les deux rives de la Méditerranée, et nous obligent à sortir des stéréotypes confortables afin de substituer au choc médical et sanitaire des civilisations un contre-choc de circulations savantes qui vient en atténuer les effets.

Que l'on privilégie un regard terrien ou un regard marin, que l'on plonge dans les profondeurs des épidémies du passé ou que l'on s'attèle à l'étude des fléaux contemporains, nous ne nous éloignons guère d'un sillon tracé par Emmanuel Le Roy Ladurie pour qui « les fluctuations majeures de l'économie sont filles, dans le long terme, des grands soubresauts de la démographie, c'est-à-dire qu'en fin de compte, elles dérivent de la biologie et du rythme de l'agression microbienne. Elles sont modelées par celle-ci⁹ ». En le paraphrasant, on peut émettre l'idée qu'au-delà de l'économie, toutes les activités humaines sont potentiellement contingentes à la biologie, et que bien évidemment « l'agression microbienne » contribue, à sa place, à modeler les fluctuations géopolitiques et géostratégiques et, au-delà, la réalisation des desseins impériaux et coloniaux.

9 Emmanuel Le Roy Ladurie, *Le Territoire de l'Historien*, Paris, Gallimard, 1978, t. II, p. 37-97.

TEMPÊTES SUR LE MORBIHAN. RÉAGIR, ADAPTER,
AMÉNAGER. SOCIÉTÉ LITTORALE, PONTS ET CHAUSSÉES ET
ENTREPRENEURS FACE À L'OCÉAN AU XIX^e SIÈCLE¹

Catherine Soubeiroux-Cartignuy
UBS Lorient, laboratoire TEMOS CNRS FRE 2015

Cette thèse s'inscrit dans le programme scientifique d'histoire maritime et littorale progressivement construit par Gérard Le Bouëdec dans le cadre du département histoire de l'université de Bretagne Sud à Lorient. En 2009, la thèse est adossée à un projet ANR blanc, intitulé « Conversion et protection des environnements littoraux de 1681 à nos jours », et piloté par Gérard Le Bouëdec. À partir de 2010, les recherches et les productions à la suite de la tempête Xynthia, de même que les productions des historiens du climat et des géographes remettent en cause les axes initiaux de la thèse et la manière de traiter le sujet. Ainsi, alors que l'objet de recherche de départ était l'évènement extrême, nous avons décidé d'élargir le champ de recherche à tous les types d'aléas météorologiques, ce qui fait aujourd'hui l'originalité de cette étude. Le territoire d'étude est polarisé sur le littoral morbihannais afin de ne pas travailler sur des zones en cours de traitement tels la Vendée, la Charente-Maritime ou encore le Finistère. D'un temps long (fin XVII^e-début XX^e siècle), nous avons jugé plus pertinent de nous concentrer sur le XIX^e siècle, du fait même que cette période est pauvre en études sur ce sujet.

Ce travail de recherche a nécessité un temps d'investigation long dans les archives aussi bien nationales que départementales. Au total, ce sont 410 cotes qui ont été dépouillées sans compter la presse ancienne qui a été largement consultée. Le pilier central de ces sources archivistiques est celui de l'administration des Ponts et Chaussées, soit la sous-série F 14 aux Archives nationales et la sous-série 4S aux archives départementales qui représentent 170 cotes, soit 41 % du corpus d'archives. Les sources complémentaires sont principalement la sous-série F 10 où sont conservés les documents relatifs au

1 Thèse composée d'un volume de texte de 621 pages, d'un volume d'annexes de 242 pages et d'un atlas de 39 cartes. Elle a été soutenue le 15 juin 2018 sous la direction de Gérard Le Bouëdec. Membres du jury : Thierry Sauzeau, Bruno Marnot, Sylviane Llinares, Vincent Guigueno et Nicolas Pouvreau.

dessèchement des marais, lais et relais de mer. Les archives communales ont été visitées grâce au fonds déposé aux archives départementales. L'état civil est également un autre pourvoyeur important de sources nécessaires à l'étude prosopographique réalisée sur un corpus de 86 entrepreneurs. Afin de compléter l'étude prosopographique, les archives notariales ont été aussi explorées. Les fonds concernant l'administration ont également été investigués, notamment la sous-série 1Z de la préfecture, la série N qui conserve les rapports annuels des ingénieurs au conseil général, les rapports des préfets qui sont numérisés et disponibles sur Gallica.

Les grandes thématiques abordées dans la thèse ont été replacées sur le plan historiographique, que ce soit les études concernant les communautés littorales, les ingénieurs ou les entrepreneurs. Ces bilans historiographiques permettent, entre autres, de révéler la rareté des travaux et de justifier le côté novateur de la thématique abordée, particulièrement pour les petits entrepreneurs du littoral².

216

Cette thèse se situe au carrefour de l'histoire maritime, économique, sociale, également de l'histoire des mentalités et de l'histoire des techniques. Sur le plan méthodologique, des investigations menées dans d'autres disciplines (la géomorphologie, la géographie physique et humaine, l'économie ou l'histoire du droit administratif) ont favorisé l'appropriation de méthodologies ensuite adaptées au travail de recherche. Une grande partie du travail a consisté à mettre en chiffres des données textuelles issues des archives, afin de permettre des études quantitatives.

L'aboutissement de ce travail doctoral permet de présenter la thèse en quelques chiffres clés. Le premier moment de cette thèse a consisté en l'établissement d'une chronologie de soixante-seize aléas survenus entre 1792 et 1914, à partir des dossiers des ingénieurs et de la presse ancienne. La recherche autour de ces aléas a permis de recenser 439 dégâts survenus dans trente-cinq des cinquante-quatre ports du littoral morbihannais et d'établir que vingt-neuf communes littorales sur soixante-six avaient subi au moins une invasion marine. De ces informations ont émergé trois types d'acteurs. La société littorale, composée de ses différentes communautés d'usagers, dont les activités ont été revisitées au travers du prisme de la tempête. La réaction des riverains de l'océan lors des aléas est étudiée au travers de la presse ancienne. Elle a fourni un premier corpus de soixante-sept articles de presse qui a été employé à mettre en exergue le ressenti psychologique des personnes lors des tempêtes. Les habitants du

2 La bibliographie compte ainsi 917 références, dont 695 titres d'ouvrages, d'articles et de travaux universitaires, 190 références électroniques, 125 sources imprimées et 3 journées d'étude sur le thème de la thèse.

littoral sont également à l'origine d'un corpus de cent douze pétitions, dont soixante-trois ont été émises à la suite des tempêtes. Le second acteur qui a un rôle d'intermédiaire ou d'intercesseur est le corps des Ponts et Chaussées qui a donné un corpus de quatre-vingt-cinq agents directement en lien avec les aléas. Enfin, le troisième acteur qui surgit de cette masse archivistique est le corpus des quatre-vingt-six entrepreneurs des travaux maritimes qui répondent à quatre-vingt-sept adjudications faites pour réparer les dégâts ou construire des équipements de protection. Ces corpus s'insèrent dans trois axes de recherche qui se sont structurés tout au long de l'étude doctorale et qu'il est possible d'appeler les trois temps de la thèse.

LE TEMPS DES TEMPÊTES

Après avoir précisément décrit le profil du littoral morbihannais afin de mettre en exergue les différents types géomorphologiques de la côte, le littoral d'œkoumène a été revisité à partir des soixante-seize aléas recensés. Ces derniers font découvrir un territoire riche de soixante-six communes littorales fortement occupées et démographiquement actives au cours du XIX^e siècle. Un état des lieux de la répartition de la population, de l'agriculture littorale, de la saliculture morbihannaise, des activités de la poussière portuaire (cabotage, pêche) et une évaluation de l'emploi maritime et des inscrits ont été nécessaires pour s'engager dans la tempête : la tempête et l'artificialisation du littoral ; la tempête et la presse ; la tempête et la mémoire des hommes ; enfin, la tempête et la politique à travers les secours délivrés aux populations ayant tout perdu qui fait apparaître une laïcisation de la charité qui participe à l'installation de la République et à sa légitimation. L'analyse du corpus des pétitions émises par les habitants du littoral ou leur représentant, le maire, à la suite des aléas met en exergue leurs revendications, leurs besoins, leurs difficultés à obtenir de l'État des outils pour mieux travailler. Elle a montré une population avec une volonté opiniâtre pour obtenir des équipements de défense contre la mer qui, en réalité, sont en même temps des équipements portuaires : des jetées avec des cales de débarquement, des murs de quais, des ports de refuge pour protéger leurs embarcations. Les dossiers des ingénieurs ont révélé aussi que cette population, tout en étant demandeuse de protections, peut détruire celles qui existent à l'état naturel. L'appel du goémon leur fait oublier que la dune est une digue de protection et c'est sans scrupule qu'ils la détruisent avec leurs charrettes.

En résumé, les sociétés littorales utilisent la tempête comme prétexte pour réclamer à l'État des équipements portuaires. Ces pétitions sont traitées par un interlocuteur clé entre les populations et l'État : les Ponts et Chaussées.

Les inspecteurs, les ingénieurs et les conducteurs des Ponts et Chaussées sont un sujet de recherche déjà largement traité. Pour mieux découvrir ces hommes de terrain, ces derniers sont présentés dans leur fonction au quotidien. Il est ainsi possible de suivre l'évolution des conditions d'exercice de leurs missions respectives sur le littoral morbihannais sur la période d'étude. Ils se retrouvent au cœur des relations plus ou moins difficiles entre les hommes de la côte, l'État et leur savoir technique sans cesse remis en question par l'action de l'océan sur les ouvrages qu'ils conçoivent. Leur rapport à la société a été étudié par le biais de leurs réponses aux pétitions. Pour ce faire, une grille d'évaluation des critères de recevabilité des demandes a été établie et a montré que l'intérêt général et l'utilité des travaux passaient avant les dangers pour évaluer les demandes. Les deux premiers critères ont l'avantage de pouvoir présenter une fin de non-recevoir qui évite de donner les vraies raisons d'un refus ou d'un ajournement, notamment parce que les petits ports ne sont pas la priorité des gouvernements successifs. Par ailleurs, les ingénieurs, qui ont pris comme critère de recevabilité la mesure de l'utilité des travaux, ont testé les pétitionnaires en les obligeant, à chaque demande, à réfléchir au montant de la subvention qu'ils étaient prêts à mettre eux-mêmes dans le financement des ouvrages. De cette façon, ils prennent la mesure du sacrifice maximum que les demandeurs sont disposés à consentir pour obtenir une jetée, un brise-lames ou un mur de quai. Grâce aux dossiers des ingénieurs, le financement des travaux a été examiné afin de déterminer si l'État applique les mêmes principes que pour les grands ports. Or, il s'avère que le financement relève en fait d'une négociation au coup par coup, qui prend en compte à la fois les ressources de la commune, le degré des intérêts locaux par rapport à l'intérêt général, notamment en ce qui concerne la sécurité de la navigation. En revanche pour les équipements d'ordre privé comme les digues protégeant les autorisations d'occupation du territoire, l'État est intraitable et n'autorise une aide financière qu'à la condition qu'une association syndicale soit constituée par les différents intéressés, conformément à la loi du 21 juin 1865. Cette question a permis de constater que les Morbihannais refusent de s'engager dans ce type d'association, quitte à subir régulièrement des inondations. Le traitement des digues ou équipements d'intérêt collectif nous a permis d'apporter un regard critique sur la question très actuelle du désengagement de l'État quant à la prise en charge des digues à la suite de la loi du 16 septembre 1807. Le Morbihan n'ayant jamais bénéficié d'une quelconque digue dite du gouvernement, l'interrogation sur le sujet s'imposait face à la généralisation de cette idée émise à la suite de la tempête Xynthia. Les Ponts et Chaussées peuvent répondre positivement aux demandes des habitants. Celles-ci se concrétisent surtout lors de la seconde moitié du XIX^e siècle, où

les projets d'équipements portuaires, sans cesse ajournés, sont principalement exécutés par des entrepreneurs du littoral lors du dernier quart du XIX^e siècle, ce qui augmente notablement la vulnérabilité du littoral.

LE TEMPS DES ENTREPRENEURS

Les petits entrepreneurs du littoral sont un champ de recherche plus original que les précédents, car ils représentent une catégorie socioprofessionnelle moins connue que leurs grands collègues ou les capitaines d'industrie. Les entrepreneurs ont été replacés sur les chantiers de travaux maritimes sous la tempête et travaillant sous les ordres des ingénieurs. Ces entrepreneurs exercent soit en régie soit par adjudications. Entre 1792 et 1914, le système des adjudications devient de plus en plus strict et transforme l'entrepreneur en simple exécutant corseté par un cahier des charges devenu un véritable carcan. Pour ces entrepreneurs, issus à 50 % de familles de maçons, menuisiers, charpentiers, et à 10 % de conducteurs, est édité *Le Petit Chatignier*, un manuel permettant de maîtriser la complexité des procédures. Ils doivent prouver leur compétence, mais surtout leur capacité à baisser les prix, déposer une caution, avancer tous les frais d'un chantier compliqué à mettre en place et qui risque souvent d'être balayé par les tempêtes. Les aménagements réalisés sur le littoral représentent un grand marché de main-d'œuvre avec des problèmes de recrutement face à celui du port arsenal de la Marine à Lorient, les chantiers des canaux ou de la construction du réseau ferré. Les difficultés du chantier ne concernent pas seulement le matériel qu'il faut placer sur des espaces souvent étroits, mais sont également liées à la qualité des pierres issues des carrières indiquées par les ingénieurs, et leur approvisionnement le plus souvent par mer avec des chalands. Le règlement financier des travaux s'avère aussi compliqué que la procédure de soumission et fait l'objet de nombreuses réclamations. Nous avons démontré que cette catégorie socioprofessionnelle peut s'enrichir en travaillant pour l'État et lors de périodes troubles ou difficiles économiquement, tels les entrepreneurs de l'Empire dont l'étude de leur culture matérielle a permis de déterminer leur niveau de fortune à leur décès.

Un bilan des travaux réalisés et de leur résistance à l'action des flots de l'océan sous la tempête a fait voir des ingénieurs confrontés à leurs doutes en matière de savoir technique, travaillant en collaboration ou contre les praticiens de la mer. Et ainsi de constater l'évolution des techniques employées pour résister au choc des lames – notamment en ce qui concerne l'emploi du ciment dit de Portland en définissant que son usage entraîne une augmentation du coût des ouvrages. L'analyse finale du coût des travaux maritimes, qui a été menée d'une manière générale, a confirmé que les petits ports sont équipés après les plus grands et

montre que la croissance régulière du fonds d'entretien est insuffisante, tout comme les crédits alloués.

Par le prisme des tempêtes, cette thèse a permis de redécouvrir le littoral du plein, la dynamique des communautés littorales et leur apprentissage de la vie politique dans un rapport de force avec l'État qui s'affirme sur la côte morbihannaise au XIX^e siècle.

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Alain Cabantous & Gilbert Buti, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018, 434 p.

Dans le prolongement d'une étude commune sur les identités, les professions et les cultures maritimes européennes (*Être marin en Europe occidentale [1550-1850]*, Rennes, PUR, 2016), les professeurs Alain Cabantous et Gilbert Buti viennent de faire publier chez Belin un ouvrage consacré aux divers dangers qui hantent et frappent les sociétés maritimes et littorales du Vieux Continent. Divisé en trois parties d'ampleur inégale – « Risquer la mer » (p. 17-86), « Les risques de la mer » (p. 87-258) et « Réduire le risque ? » (p. 259-372) –, *De Charybde en Scylla* expose les menaces qui, de la fin du Moyen Âge jusqu'à nos jours, enveloppent les gens de mer et les populations côtières. Il s'agit donc ici d'un livre dont l'ambition, considérable, n'est rien moins que d'embrasser sommairement, mais nettement, tous les maux que redoutent les gens de mer et les sociétés maritimes et qui frappent leur chair, leur prospérité et leur environnement.

La première partie, la plus courte, analyse en deux chapitres les fondements et les formes des imaginaires maritimes européens. Si les savants – naturalistes, océanographes et climatologues – tentent depuis l'âge moderne de dégager le fabuleux du réel, le faux du probable (p. 36-40), la mer reste toujours un territoire enchanté. Les monstres abyssaux, les marins maudits comme les aventuriers qui « briquent » les océans, ne cessent d'alimenter en effet jusqu'à nos jours les fables comme les romans, mais aussi l'imaginaire théâtral, cinématographique et pictural. Bien connue certes, l'influence collective de ces images fait l'objet ici d'une mise au point nuancée (p. 40-48). Le second chapitre, « Prendre la mer, entre choix et nécessité » (p. 49-86), décrit tout d'abord les composantes des sociétés maritimes et littorales. Si les ports et les côtes, précocement encadrés par l'État, surtout en France, fournissent le gros des travailleurs de la mer et des marins de l'État, ces populations sont plus composites qu'on ne le pense (p. 63-69). Souvent venus de l'intérieur proche et lointain, alternant les métiers terriens et marins, les gens de mer sont loin de former un monde homogène. Les langues, les confessions, les motivations personnelles – dont l'attrait avoué du risque – introduisent en effet bien des

nuances au sein d'un équipage. Au demeurant, ces hommes rassemblés par tant de hasards et de violences forment une société bien singulière. Puisqu'ils animent le front des découvertes et des explorations ultramarines, les marins sont ainsi parmi les premiers Européens à rencontrer « l'Autre » qu'il soit amérindien, asiatique ou africain (p. 76-78). La mort menace en outre, à tout moment, la vie des équipages, dont les souffrances sont la matière de la deuxième partie, « Les risques de la mer ».

226

Alors que les colères neptuniennes fauchent les marins du commerce et les pêcheurs (chapitre IV, « Les stigmates du naufrage », p. 129-164), les populations du littoral sont les premières atteintes par les frappes épidémiques dont les ports et leur arrière-pays sont les *hubs* régionaux (p. 95-103). Les communautés côtières et portuaires sont enfin les premières à subir les effets des stratégies d'attrition que se livrent les États européens, particulièrement sur les côtes ponantaises aux XVII^e et XVIII^e siècles (p. 181-185). En Méditerranée occidentale, une économie de la course nord-africaine, mais aussi maltaise, sicilienne et pontificale, alimentée par les razzias, le kidnapping et le rachat des captifs, mobilise des dizaines de négociateurs, de courtiers, et d'agents consulaires (p. 185-195, 222-224). L'analyse de l'économie corsaire décevante, mais toujours séduisante offre ici l'occasion de confronter la réalité comptable à un imaginaire entretenu par quelques figures et écrits populaires. Les traits singuliers de la piraterie contemporaine, africaine et asiatique, prolongent l'histoire de ces affrontements passés (p. 193-195). Aux risques extraordinaires de l'épidémie et de la guerre, s'ajoutent les diverses maladies, carences et avaries qui font « l'ordinaire » d'un voyage (p. 88-102). Autant de maux qui sont l'occasion de développements généralement courts mais étoffés, sur l'alimentation (p. 117-118), l'alcoolisme, l'accidentologie, les clivages socioprofessionnels et le commandement (p. 119-124). Les différences, très marquées, entre les navigations brèves et les croisières ultramarines, mais également l'impact des mesures hygiénistes puis de la révolution pasteurienne, enrichissent et nuancent les analyses et les tableaux. Le chapitre VI, « Des rivages et des hommes » (p. 205-258), qui clôt cette seconde partie, envisage, dans la perspective des travaux les plus actuels, les effets environnementaux des tempêtes, mais aussi les pollutions et dégâts divers que produisent les activités littorales industrielles comme les flux maritimes depuis l'âge moderne et la première industrialisation. La responsabilité des hommes dans ces dégradations est au cœur du propos des deux historiens qui s'inscrit dans le prolongement des travaux actuels sur l'histoire de l'environnement et de l'industrialisation des espaces littoraux. Revenant aux XVII^e et XVIII^e siècles qui leur sont les plus familiers, Gilbert Buti et Alain Cabantous analysent la répétition juridique et romanesque de l'image toute de violence des gens des côtes « barbares »,

naufreageurs et pilliers (p. 240-254), alors même que leur comportement tend à répondre de mieux en mieux aux attentes d'un pouvoir royal soucieux d'humanité.

La troisième partie, « Réduire le risque ? », s'attache aux stratégies longtemps associées de réduction du risque. Défense religieuse tout d'abord, très catholique de ton et de forme, même dans les pays protestants, qui vise à s'attirer la protection des « grands » intercesseurs – Notre-Dame bien sûr, mais aussi les saints des « pays » dont sont originaires les travailleurs des mers, occasionnels et réguliers (p. 265-280). Les sanctuaires comme les églises qui sont les hauts lieux de cette spiritualité servent non seulement à manifester la gratitude des vivants, mais aussi à consoler les proches des défunts perdus en mer dont la mémoire est préservée par des rituels et des lieux spécifiques (p. 287-293). S'il diminue après 1930 et se délite après 1960, ce lien entre le ciel et les gens de mer n'en demeure pas moins l'expression d'une singulière identité, analysée ici sur trois siècles. Tout en cherchant l'aide et la consolation du ciel, les sociétés maritimes ont développé dans toutes leurs activités des stratégies d'évitement des accidents et de division du risque. Ce terme, dont l'étymologie et les origines maritimes ont été analysées dans la seconde partie (p. 196 *sq.*), est bien ici un Janus. Bien connue, la protection des pouvoirs publics, particulièrement en France, offre l'assurance de pensions et d'aides ponctuelles aux invalides comme aux survivants, aide parfois bien tardive et insuffisante laissant nombre de veuves et d'orphelins dans la misère la plus sombre (p. 304-307). Interventions de l'État, interventions privées, plus anciennes et très imaginatives dont les principales voies – les techniques d'emprunt pour l'armement d'un navire, le financement partagé, comme les procédés d'assurance maritime – sont détaillées. Les sous-chapitres retraçant, surtout au XIX^e siècle, l'histoire des phares, des sociétés de secourisme naval, de l'aide médicale en mer, des mesures quaranténaires et préventives sont autant d'illustrations d'une volonté de substituer aux égoïsmes comme aux indifférences étatiques et commerçantes une vision solidaire et philanthropique du monde maritime. Souvent d'inspiration catholique, cette entreprise désormais sécularisée se poursuit dans les domaines technologiques et juridiques, qui font l'objet des deux derniers sous-chapitres avant la conclusion, « Les empires du risque » (p. 373-379).

Nous exposerons maintenant quatre fortes raisons d'encourager la lecture du livre dont nous venons de résumer le propos et les grandes articulations.

De Charybde en Scylla associe un propos explicatif et narratif, aisé à suivre, à des développements plus savants, qu'étoffent des données statistiques, de courts développements biographiques comme un abondant appareil de notes. La bibliographie finale, volontairement abrégée, jette une passerelle entre le

savoir historiographique très sûr et l'effort de vulgarisation du texte *stricto sensu*. Plusieurs lectorats – étudiant, professoral, politique – peuvent donc trouver ici de quoi apprendre beaucoup.

Le second atout du livre tient à une mise en perspective des dangers, des souffrances et des menaces aux différentes échelles, locale, régionale et nationale. Servie par l'emploi des matériaux les plus divers – oraux, juridiques, archivistiques –, l'approche des menaces et des souffrances cherche toujours à en mesurer les effets personnels et familiaux. Au cœur des sociétés navales, les plus malheureux apparaissent bien toujours les mêmes, de génération en génération : les veuves et les orphelins des marins-pêcheurs (p. 306-307), les captifs (p. 181-185), les gens de mer invalides et vieillissés, les matelots du pont et leurs frères de misère de la révolution vapeur que sont les chauffeurs européens ou « indigènes » (p. 173).

228

La troisième qualité du livre est son équilibre géographique. Les façades méditerranéenne et atlantique de la France et de l'Europe sont ici « à parts égales », ce qui est assez rare pour être signalé. Cet équilibre doit évidemment beaucoup à la complémentarité de deux historiens maritimistes qui ont consacré une grande partie de leurs recherches respectives aux périphéries flamande et provençale de la France et une autre partie de leurs travaux à des synthèses sur les sociétés et les cultures maritimes européennes.

Moins systématique, l'équilibre chronologique est le quatrième atout du livre de MM. Buti et Cabantous. Donnant une très large part à l'histoire moderne comme au premier XIX^e siècle, *De Charybde en Scylla* ne néglige pas en effet les périodes ultérieures. La plaisance contemporaine, les risques sportifs, assumés et subis, des aventuriers contemporains (p. 78-83), l'accidentologie de l'ère industrielle, les pollutions côtières, les conditions et les causes de la piraterie contemporaines, l'ethnologie des gens de mer du second XX^e siècle sont ainsi l'objet de longs développements. Les traits constants comme les transformations des sociétés maritimes émergent de cette perspective continue. Alain Cabantous et Gilbert Buti ont ainsi suivi l'évolution du sentiment religieux des gens de mer ponantais et levantins, réformés et catholiques (p. 278-287) dont la piété ordinaire comme les pratiques mortuaires se sont révélées très structurantes (p. 290-291), avant de se dissoudre sous les effets conjoints de la « laïcisation » du risque et de la réduction du danger comme de la mortalité (p. 287-293). L'approche pluri-séculaire des pollutions industrielles, fort anciennes sur les côtes provençales, et de l'accidentologie, permet également de signaler les dangers pérennes et les risques nouveaux. L'historien « navaliste » exprimera toutefois le désir de deux plus amples développements à la prochaine réédition de ce livre. L'étude des guerres et des effets de la « guerre des côtes » traite brièvement des périodes contemporaines (p. 344-345), alors que les

effets des frappes et des raids littoraux, prophétisés par la Jeune École, sont démultipliés au ^{xx}^e siècle par l'aéronavale, l'artillerie lourde et l'amélioration des capacités amphibies. Les imaginaires enveloppant la guerre sous-marine pourront alimenter un sous-chapitre qui sera le pendant des premières pages du livre sur les monstres sous-marins des temps médiévaux et modernes.

Attentes limitées et pesant bien peu face aux grandes qualités que nous avons dégagées de la lecture, réjouie et admirative, d'un livre qui sera un ouvrage de référence sur les mondes maritimes européens aux âges moderne et contemporain.

Patrick Louvier
Université Paul-Valéry
Laboratoire CRISES

Sylviane Llinarès, Benjamin Egasse & Katherine Dana (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux (xvi^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2018, 414 p.

Résultat de dix années de recherches menées dans le cadre de l'université de Bretagne Sud, l'ouvrage se propose d'étudier les politiques d'aménagements des espaces portuaires, littoraux et fluviomaritimes sur le temps long, du ^{xvi}^e siècle à nos jours, en variant les échelles d'analyse, tant sur le plan géographique que temporel ou fonctionnel. Exception faite d'une intervention sur le port colonial de Saïgon, les présentations se concentrent sur la France métropolitaine, avec une prédominance du Ponant et tout particulièrement de l'espace breton. Fort d'environ quatre cents pages, ce livre réunit vingt-six contributions réparties en cinq thématiques : technicité, innovation expertise ; travaux marchés et entrepreneurs ; enjeux politiques et économiques ; l'estran et la plage aménagés ; les voies fluviomaritimes et leurs ports.

Les premiers textes proposent une approche technique, au plus près des aménagements. Une lecture croisée permet de comprendre qu'à la base de tout aménagement portuaire se trouve le diagnostic d'un problème. Il peut être posé par des ingénieurs comme Bélidor et Forfait, présentés par Sylviane Llinarès, ou ces hommes formés à l'école des Ponts, étudiés par Vincent Guigueno, qui mobilisent les savoirs scientifiques pour l'analyse d'une situation, mais on ne saurait négliger l'apport des marins, mis en lumière par Jacques Péret dans le cadre de l'estuaire de la Gironde. Ces hommes proposent des dispositifs visant à améliorer le fonctionnement du port. Cela passe par la mise au point de diverses mécaniques, comme ces machines à curer les ports (Sylviane Llinarès) ou les engins de levage présentés par Jean-Louis Kerouanton. Cela suppose aussi des opérations plus amples nécessitant une intervention de l'État pour la mise en œuvre d'un plan d'action. Sylviane Llinarès souligne ainsi le recours à la

législation dans la prescription de bonnes pratiques, notamment en matière de gestion du lest. Gilles Bienvenu évoque pour sa part le volet administratif de la mise en œuvre des travaux et le débat persistant entre un système d'adjudication, susceptible de garantir un faible coût et un travail de qualité, tandis qu'une procédure « à l'économie » présente l'avantage d'une entière maîtrise du processus. Qu'il s'agisse de la réalisation du pavé de Nantes, des projets avortés d'aménagements du port de Vannes présentés par Erwann Le Franc, ou du plan d'action conçu pour améliorer la navigation dans l'embouchure de la Gironde combinant une cartographie précise et un travail de balisage (J. Péret), les communications ont fait le choix d'une analyse au plus près des travaux réalisés, mettant en lumière les acteurs mobilisés et la chaîne de commandement permettant l'exécution des travaux.

230

De manière logique, la deuxième partie se concentre sur ceux qui réalisent ces travaux en mettant l'accent sur la figure de l'entrepreneur et les modalités de son rapport à l'état. Les six articles présentent une réelle convergence thématique, s'employant, à travers les exemples choisis, à réaliser une prosopographie des entrepreneurs, recrutés par le département des Ponts et Chaussées (Anne Conchon & Éric Szulman), intervenant pour les fortifications du littoral lorientais (Benjamin Égasse), pour l'aménagement du littoral du Médoc (Pierre Caillosse), pour la construction des phares (Jean-Christophe Fichou), pour la mise en défense du Morbihan au XIX^e siècle (Catherine Soubeiroux). Comment sont-ils choisis ? qui sont-ils – origine géographique, sociale, professionnelle ? quels sont leurs réseaux et quelle place occupent-ils dans leurs différentes sphères relationnelles ? comment sont-ils choisis par l'État et quelles stratégies déploient-ils pour être retenus ? Les textes mettent en lumière les modalités de la contractualisation de la relation entre l'État et l'entrepreneur. Au cœur se trouve l'adjudication, plébiscitée car elle est supposée garantir le meilleur prix et l'exercice plein de la concurrence entre entrepreneurs. Les différentes communications s'appuient sur des corpus d'adjudications, souvent présentés en annexes, ce qui offre au lecteur un précieux outil pour de futures recherches. Analysant ces documents maîtres avec précision, les auteurs s'attachent à la procédure, à sa temporalité, aux clauses, à l'évolution des modalités. L'adjudication met en place les conditions de l'exécution du marché, qui se déroule dans le cadre d'une surveillance plus ou moins étroite, visant à éviter les fraudes et malversations. Parfois, cela peut déboucher sur des protestations émanant aussi bien de l'État que des entrepreneurs, et l'on trouvera ici des éléments sur ces conflits et les modalités de leur résolution. De fait, les différents auteurs mettent bien en lumière la prégnance des enjeux financiers, qu'il s'agisse de mobiliser des fonds, d'envisager les solutions les moins coûteuses comme le recours aux ateliers de charité (Olivier Levasseur),

d'éviter les surcoûts, fraudes, détournements. À rebours, pour l'entrepreneur, se pose la question du gain réalisé et de la rentabilité de ce type de contrat.

C'est donc tout naturellement que la partie suivante est consacrée aux enjeux politiques et économiques. Là encore, on soulignera la réelle cohérence des textes proposés et la convergence des démarches. Les auteurs se sont attachés à identifier la situation telle qu'elle se présente au moment où l'on choisit de réaliser un aménagement ; la combinaison entre contraintes naturelles et héritages portuaires est examinée des ports de Provence (Gilbert Buti) à la baie de Somme (Isabelle Aristide-Hastir), en passant par le Languedoc (Stéphane Durand) et la Bretagne (Jean-Christophe Fichou, Olivier Lévassuer, Jean-René Couliou), et l'on repère des problématiques similaires lorsqu'il s'agit d'installer les Messageries maritimes à Saïgon (Marie-Françoise Berneron-Couvenhes). Ces études de cas mettent en lumière la multiplicité des acteurs qui interviennent, qu'il s'agisse de susciter le projet, d'en prendre la décision, ou de le faire réaliser, témoignant d'un « enchevêtrement d'intérêts, de compétences, de pouvoirs et de stratégies », selon les mots de Gilbert Buti. On repère ainsi l'impulsion donnée par le pouvoir central, relayée selon les circonstances par l'amirauté, l'intendance, les parlements ou même le contrôle général des finances. Mais on ne saurait négliger le rôle décisif des communautés d'habitants, des municipalités, sans oublier celui des « lobbys », qu'il s'agisse des marchands et négociants, des pêcheurs, des Messageries maritimes à Saïgon, ou du comte d'Artois dans le cas du Crottoy (Isabelle Aristide-Hastir). Les auteurs s'attachent enfin à identifier les réalisations et les résultats, en analysant les projets d'aménagements, leur conception, les conditions qui ont présidé aux choix, et les financements accordés, autant d'éléments qui déterminent la réussite ou l'échec du projet. Jean-René Couliou pose aussi la question de la pérennité de ces aménagements face aux évolutions, un problème qu'il pose à l'aune du cas des ports de Bretagne méridionale confrontés aux trois phases de l'évolution du secteur de la pêche (révolution halieutique à l'origine de l'extension des ports ; diversification des orientations ; affirmation des exploitations chalutières).

Si le propos s'est jusqu'alors concentré sur les espaces portuaires, l'ouvrage prend aussi en compte les aménagements concernant l'estran et la plage. Trois communications insistent ainsi sur l'aménagement de l'estran à des fins alimentaires. Que l'homme soit prédateur, producteur ou éleveur (Thierry Sauzeau), il a aménagé le littoral pour y établir des pêcheries, y (pr) élever des huîtres (Jeanine Le Bihan) et des moules ou y récolter du sel, créant, ce faisant, une multitude d'infrastructures – parc, écluses, goretts, bouchots, duits, gords... – qui sont ici décrites, notamment par Pierre Martin. Ces usages pouvant se concurrencer, des logiques d'appropriation sont à l'œuvre et l'état doit intervenir pour régler et arbitrer les conflits. Le littoral peut

aussi être utilisé à des fins récréatives, ce qui se traduit par l'établissement de stations balnéaires (Johan Vincent), qui entretiennent un rapport paradoxal à l'environnement, notamment végétal, puisqu'elles sont à la fois une atteinte au paysage initial, et des génératrices de jardins, privatisés ou partagés.

232 Les dernières contributions remontent à l'intérieur des terres, pour se consacrer aux fleuves (la Loire pour Florent Godelaine, la Vilaine pour Katherine Dana) ou à certains ports (Nantes pour Bernard Michon, Tonnay-Charente pour Thierry Sauzeau). Florent Godelaine tâche ainsi de montrer comment les modifications des infrastructures portuaires des ports ligériens dans le courant de l'époque moderne se veulent une réponse à l'intensification du trafic, avec des résultats plus ou moins convaincants, puisque le programme initié à la fin de la décennie 1680, classé puis relancé à partir des années 1760, ne trouve sa concrétisation qu'au début du Consulat, alors même qu'il s'agit là d'un outil stratégique pour assurer un débouché aux productions du Val de Loire. Katherine Dana, pour sa part, reprend cette approche fluvio-maritime pour l'appliquer à la Vilaine et analyser les expérimentations techniques mobilisées pour améliorer sa navigabilité. Ce faisant, elle souligne que l'enjeu est non seulement de construire ces infrastructures, en particulier des écluses, mais surtout de les entretenir, ce qui impose des innovations en matière de gestion. Ces problèmes d'aménagements et de navigabilité se retrouvent dans les propos de Bernard Michon, à propos du cas nantais. S'il y a accord pour déplorer l'état de la « rivière de Nantes », les diagnostics des causes divergent, de même que les projets proposés pour aboutir au but commun : faire de Nantes un port de haute mer. Si d'aucuns optent pour un nettoyage de grande ampleur, d'autres préconisent la construction de canaux, le tout aboutissant à quelques réalisations qui restent modestes, car on ne consent pas à l'effort financier nécessaire. Tonnay-Charente se place à une tout autre échelle, mais ce port de rupture de charge sur la Charente, animé par le commerce du sel et de l'eau-de-vie de Cognac, plus tard par le charbon, est tout de même aménagé pour maîtriser l'environnement et développer sa flotte. Les quais remplacent tardivement les berges boueuses, et le port se dote d'une flotte à l'attache, mais c'est bien le dynamisme du milieu commerçant de la ville qui fait la différence, comme le montre Thierry Sauzeau à travers l'exemple des familles Augier ou Renault.

Nombre d'articles sont assortis de précieuses annexes, qu'il s'agisse de la reproduction de documents d'époque – cartes, gravures, vues, planches de l'*Encyclopédie* représentant les machines à curer – permettant de visualiser ces aménagements portuaires, de schémas analytiques permettant de décrypter les mécanismes de fonctionnement ou de tableaux synthétisant les sources mobilisées. Il en résulte un véritable apport scientifique et ouvrage solide,

réunissant des contributions précises et complémentaires, convergentes dans leur démarche et leurs thèmes, ce qui permet de dépasser l'éclatement propre à ce type de publication pour tendre vers une vraie cohérence du propos.

Caroline Le Mao
Bordeaux CEMMC

Mathieu Bidaux & Christian Lebailly, 50 ans de construction navale en bord de Seine. Les ACSM et leur cité-jardin (1917-1966), Luxembourg, Worms & C^{ie}/Phoramm, 2017, 372 p.

L'histoire d'entreprise doit prendre en compte désormais l'édition numérique. Des sociétés (BNP Paribas, par exemple) gèrent de gros sites retraçant leur histoire de façon solide et utilisable par le monde académique. Le groupe familial Worms & C^{ie} a placé sur son site une quantité énorme d'archives (près de 6 000 pièces), dont des correspondances fort riches qui permettent de reconstituer nombre d'aspects de l'évolution de cette maison d'armement maritime et de négoce, spécialisée pendant longtemps dans le transport et le commerce des matériaux et sources d'énergie (charbon, pétrole)¹.

La compagnie s'est diversifiée dans la banque, dans diverses sociétés d'armement maritime et, en pleine Grande Guerre, dans la construction navale, d'où cet ouvrage. On peut le lire sur le site, mais aussi le télécharger au format PDF et donc l'imprimer – ou le rendre aisément accessible aux étudiants². Mais, disons-le clairement, il s'agit bien d'un travail d'historien ; livre de commande, certes, mais en rien une apologie tendancieuse de la société.

Des critiques de cet ouvrage peuvent surgir : on y peut lire une dizaine de longues allocutions du patron du groupe, Hypolite Worms, mais, elles constituent finalement autant de documents révélateurs des mentalités de l'époque et ainsi susceptibles de commentaires académiques. En outre, les comparaisons avec les autres chantiers navals ne sont que rares et maigres. Le mini-système productif que représente le chantier du Trait n'est pas reconstitué, avec ses fournisseurs, les flux générés, la contribution à la croissance d'ensemble de cette Basse-Seine. Cependant, nombre des méthodes de l'histoire d'entreprise sont bien respectées : les faits et les analyses sont bien fournis et structurés ; des encarts documentaires fournissent des éléments sur les responsables, l'évolution du site industriel, les mutations de la petite ville mitoyenne.

L'enjeu, en pleine guerre, est de préparer soit la poursuite des combats, soit la reconstruction d'une flotte décimée par la guerre maritime ou obsolète

1 <http://www.wormsetcie.com/en/Table/Archives/>.

2 www.wormsetcie.com/fr/publications/all/50-ans-de-construction-navale-en-bord-de-seine-les-acsm-et-leur-cite-jardin-1917.

techniquement. La création du chantier naval du Trait, entre Rouen et Le Havre, montre la volonté de la maison d'armement, qui joue un rôle déterminant dans l'approvisionnement de la machine de guerre grâce à ses navires charbonniers, transmanche et caboteurs, de s'associer à cet élan industrialisateur, porté par l'esprit d'entreprise vivifié par l'économie mixte alors au maximum de son déploiement. Worms s'insère dans une branche comportant une quinzaine de grands chantiers navals.

234

Une entreprise prend ainsi corps entre 1917 et 1921 avec une stratégie d'intégration verticale : grosse chaudronnerie, fabrication des coques, forgeage des pièces, études techniques, travail du bois, huit cales de construction. Une forme de paternalisme intégral s'y ajoute, avec une cité ouvrière créant une véritable petite ville. Le pari est gagné dans les années 1921-1927, grâce à des commandes internes au groupe, mais aussi à celles du Bureau national des charbons, car six des douze cargos livrés sont des charbonniers. Une situation normale se dessine ainsi, avec les achats d'autres armateurs ou de la Marine nationale (un pétrolier). Une cinquantaine de navires sont alors fabriqués, soit un quart de toute la production des années 1921-1971. Les effectifs grossissent de 889 en 1925 au maximum de 1 274 en 1929.

Les années 1930-1938 pâtissent de la crise économique d'ensemble, mais aussi de l'intense concurrence entre des chantiers navals apparemment trop nombreux : cinq des sept chantiers créés dans les années 1910-1920 sont situés en Normandie même... Cela explique une intense bataille pour obtenir des commandes publiques. Worms y réussit bien avec des contre-torpilleurs, des escorteurs, des croiseurs, des sous-marins ; le premier pétrolier, géant pour l'époque, avec 18 000 tonnes, est construit en 1934-1935, le *Shéhérazade*, en premier flambeau d'une histoire qui alimente la fierté d'entreprise, les célébrations sur le moment et la mémoire de la société. Malgré cela, seules deux cales sont utilisées et on glisse à sept cents salariés en 1934. La stratégie consiste à diversifier la production tout en mobilisant le capital de compétences du site du Trait. Des chaudières, des réservoirs pétroliers, des toits flottants pour réservoirs sont ainsi mis au point, tandis que des commandes de réparations navales sont acceptées. Mais cela aura exigé d'investir dans des équipements mécaniques (forges, presses, machines-outils) et de dilater l'ingénierie technique.

Que faire pendant la guerre ? Le chantier, qui a rouvert le 25 juillet 1940, doit-il s'insérer dans la collaboration économique ? Des débats juridiques complexes débouchent sur la poursuite d'une commande de deux bateaux pour l'État, mais qui doit les céder ensuite à l'Allemagne. Quatre chasseurs de mines, huit sous-marins et trois ravitailleurs devaient être fabriqués, mais la pénurie de biens intermédiaires et les attermolements de la puissance publique, qui ne veut pas résilier les contrats, bloquent le processus et seuls quatre sous-marins

sont achevés. L'État ne donne que des consignes vagues : il faut temporiser ; on envisage des procédures de transfert aux Allemands dans le cadre des accords d'armistice et de coopération ; un commissaire allemand s'installe sur le site pour tenter de relancer les fabrications ; suite à un accord en septembre 1941, il devient le maître d'œuvre pour trois navires, mais on manque de matériaux, et seulement 6 000 tonnes sont livrées, d'autant plus que les bombardements alliés à l'été 1943 et les prélèvements de main-d'œuvre réduisent les capacités. Les discussions de l'épuration débouchent néanmoins sur un non-lieu pour Hypolite Worms : si l'un des dirigeants du groupe Worms, Jacques Barnaud, est devenu un haut responsable du régime de Vichy, lui-même est resté à l'écart sans ambiguïté.

Une seconde période d'apogée se situe en 1945-1959. Devenue une filiale du groupe, bénéficiant de la reconstruction de ses installations (dont le grand atelier en 1947-1948) autour de deux grandes cales et de la reprise des commandes, l'entreprise prend part à la rénovation de l'économie selon « le modèle américain », notamment suite à un voyage du directeur outre-Atlantique. La rationalisation impose une réorganisation des processus de production : on a lancé la préfabrication de blocs, grâce à des tables d'oxycoupage et des machines à soudures électriques ; de nouveaux équipements permettent des gains de productivité. Beaucoup de commandes viennent des compagnies maritimes du groupe (cargo, pétroliers pour la Société française de transports pétroliers).

Si les effectifs bondissent à deux mille salariés en 1956-1959, les limites de ces efforts se font pourtant déjà ressentir : les commandes extérieures (dragueurs de mines, chalutiers, pétroliers, etc.) patinent. La loi Defferre de mai 1951 permet d'obtenir des subventions de modernisation, mais le suréquipement du pays est patent, comme le confirme le *Livre blanc de la construction navale* en décembre 1959.

Déjà bien connue grâce à l'historien Bernard Cassagnou³ et à nombre d'études publiques, professionnelles ou journalistiques de l'époque, la crise des années 1960-1970 bouleverse la vie du chantier du Trait, à cause de la course au tonnage, la concurrence du Japon, la perte des marchés captifs de l'empire colonial et du repli des commandes militaires sur les arsenaux publics. Certes, toute une gamme de crédits à moyen terme est octroyée par des institutions semi-publiques (Crédit national, etc.), ce qui permet des investissements de modernisation et d'adaptation (méthaniers, à partir de 1962, dont le grand *Jules Verne* en 1964). La chaudronnerie générale progresse, particulièrement pour les firmes d'énergie. Mais le site souffre d'un manque aigu d'économies

3 Bernard Cassagnou, *Les Grandes Mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2002.

d'échelle : plus il travaille, plus il perd de l'argent, et il doit affronter la grave crise de la construction navale française en 1965-1967. Cela débouche sur la fusion en 1966 avec les Chantiers navals de La Ciotat (sur la Méditerranée) car l'État, par son V^e plan quinquennal 1966-1970, impose le regroupement sur cinq sites seulement. La Ciotat récupère ainsi les commandes de gros pétroliers de 80 à 130 000 tonnes.

La stratégie aura manqué de clarté. La diversification vers la construction mécanique et la chaudronnerie n'a pas été assez ferme, structurée, malgré la création d'une filiale spécialisée. Il eût fallu abandonner la construction navale plus tôt au profit de ces métiers. Mais l'histoire d'entreprise sait combien « l'inertie », le capital de valeurs qui forge une culture d'entreprise, le manque d'ouverture ou de renouvellement de l'équipe dirigeante paralysent le changement stratégique. Aussi Worms se retire-t-il du chantier en 1966, tandis que d'ultimes contrats sont encore honorés en 1967-1971 ; mais la décision de fermeture est prise en juillet 1969 et le site clôt ses portes – après avoir fabriqué 152 navires, dont 54 pour l'État. Le livre suspend son histoire sans étudier le devenir du site et de la communauté de production qu'il animait, et l'on ne sait quelle « mémoire » est encore activée par les collectivités publiques ou sociales.

Hubert Bonin

236

Christian Grataloup, *Vision(s) du monde. Une histoire critique des représentations de l'humanité*, Paris, Armand Colin, 2018, 236 p.

Ce livre, très stimulant, qui se lit d'un trait, vient clore, sans doute ! un cycle de production scientifique particulièrement dense de géohistoire, notamment depuis 2009 et l'invention des continents⁴, et 2015 celle des océans. C'est d'ailleurs avec un goût d'eau salée que je me suis passionné pour cette histoire critique des représentations de l'humanité. Christian Grataloup reconstruit la genèse de ces visions métagéographiques – Afrique, Occident, Pacifique, Nord-Sud, Est-Ouest, Orient, Europe – qui sont issues des regards des Européens, les superpose, les analyse et critique pour proposer une nouvelle lecture de l'espace de l'humanité.

4 Christian Grataloup, *L'invention des continents*, Paris, Larousse, 2009 ; *id.*, « L'invention des océans. Comment l'Europe a découpé le monde liquide », *Geoconfluences*, 16 janvier 2015, en ligne : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/articles-scientifiques/l-invention-des-oceans..>, consulté le 4 avril 2019.

La fabrique du Sud par l'Europe débute à la fin du xv^e siècle, avec une lecture atlantique des zones climatiques sur les ensembles terrestres américain et eurafricain. L'intégration de l'Afrique orientale dans cette dynamique n'intervient que dans la deuxième moitié du xix^e siècle. Dans l'océan Indien, qu'atteignent à la même époque les Européens en contournant l'Afrique et le monde musulman, la zonalité, certes présente, n'est pas si claire. Le couple Nord-Sud naît de la diversité biologique et donc de la possibilité d'échanges à l'échelle mondiale. Or si, parmi les principales civilisations d'avant le xv^e siècle, certaines civilisations de l'aire intertropicale étaient plus développées que certaines régions comme l'Europe, ce sont des Européens, Ibériques d'abord, puis Hollandais, Anglais et Français qui vont franchir avec beaucoup de persévérance les discontinuités maritimes à l'origine d'une bifurcation zonale nord-sud. La projection océanique rompt la barrière presque absolue dans la diffusion des espèces. L'Amérique tropicale et l'Asie subtropicale sont riches de plantes et matières premières qui vont pouvoir être transplantées après adaptation en Europe méditerranéenne ou qui vont être l'objet d'une demande majeure comme celles de la sphère des épices et du sucré (sucre, café, thé, cacao), les nouvelles fibres textiles, comme le coton, et les métaux précieux. Faut-il incriminer les alizés qui permettent la volta? faut-il incriminer l'anticyclone de Sainte-Hélène et plus largement le gyre subtropical de l'Atlantique Sud associant le courant sud équatorial, le courant du Brésil, le contre-alizé et le courant de Benguela de « l'océan éthiopique » de l'Atlantique Sud? faut-il incriminer les moussons? Car c'est bien la maîtrise de ces vents et de ces courants des océans qui est à l'origine de cette révolution des échanges qui assurent de gros profits. Mais c'est surtout le « plantationocène », écrit Christian Grataloup, qui constitue la clé de cette nouvelle circulation des plantes, des animaux, et des êtres humains transformés en ressources et marchandises. C'est dans le système atlantique de la plantation où la zonalité bioclimatique est particulièrement lisible que l'opposition blanc-noir se cristallise, et par là même le racisme, même si des traites esclavagistes existent depuis bien longtemps sur l'axe nilotique et les littoraux de l'océan Indien et les routes sahariennes, et même si, avant le viii^e siècle, les formes les plus anciennes de l'esclavage ne coïncident pas avec une discrimination physique à l'intérieur du couple civilisé-barbare, le plus souvent de l'Europe septentrionale. Mais c'est la dimension massive et brutale du système des plantations qui impose l'opposition très nette entre milieu tempéré et milieu tropical due la coupure saharienne et à la limite sud-européenne qui se fixe sur la rive nord de la Méditerranée. Il ne faut donc pas oublier que toutes ces discontinuités sont historiquement datées et qu'elles n'ont pas toujours existé. C'est d'ailleurs un rappel permanent de cette historicité que

fait Christian Grataloup tout au long du livre. Mais c'est la logique du marché agricole et de l'échange inégal avec les cultures spéculatives sucrières, caféières, cotonnières, mettant en place la dépendance des territoires de production des marchés de consommation du Nord, qui explique qu'au milieu du xx^e siècle les régions tropicales de part et d'autre de l'Atlantique ont été marquées par les stigmates du sous-développement.

238

Ce n'est qu'à la fin du xviii^e siècle et surtout au xix^e siècle que la seconde colonisation européenne cible les états musulmans, les restes de l'Empire moghol, les sultanats de l'Insulinde, les fracturations de l'Empire ottoman, avec des grandes puissances impérialistes qui s'appuient sur les moyens matériels et démographiques de la révolution industrielle. À mesure que le développement s'affirme en Europe, en Amérique du Nord et au Japon, l'écart devient de plus en plus important entre colonisateurs et colonisés, tissant un monde binaire notamment après 1945. L'expression *under-development* apparaît pour la première fois le 20 janvier 1949 aux États-Unis dans un discours de Truman sur l'état de l'Union, et la séparation entre le Nord et le Sud figure sur une carte dans le numéro du 27 décembre 1959 du *New York Times*. Mais aujourd'hui cette dualité Nord-Sud n'est plus considérée comme pertinente, même si elle fait de la résistance car pratique. Christian Grataloup fait un sort à deux équivalences. La corrélation pauvreté-tropicalité n'a pas de sens avant le xix^e siècle et est obsolète depuis les années 1970 quand s'affirme les nouveaux pays industriels, les quatre dragons. C'est une corrélation qui se situe donc historiquement entre 1850 et la période de décolonisation où les inégalités entre sociétés sont très marquées et correspondent à la géographie zonale. La corrélation absolue pauvreté-colonisés est aussi obsolète car la carte des sociétés colonisées ne coïncide pas avec celles des régions pauvres. Le Canada, la Corée, le Chili, la Nouvelle-Zélande ne sont pas Haïti, le Mali, le Cambodge ou la Bolivie. Comment rattacher les migrations à ces métagéographies ? Pour Christian Grataloup, elles relèvent du franchissement des grandes discontinuités massives à l'échelle mondiale entre les grandes régions politiques, entre les aires culturelles, entre les productivités économiques, renforcées à l'échelle plus locale par les écarts entre paix et guerre, entre religions et entre systèmes sociaux et niveaux de vie que l'impact du réchauffement climatique ne fera qu'exacerber et qui n'est pas pris en compte dans le livre.

Occident/Asie

Les années 1980 constituent une période de basculement d'ouest en est de l'Atlantique vers le Pacifique ou l'Asie-Pacifique pour désigner un espace centré sur un océan. Au moment où les couples Nord-Sud et Est-Ouest de la guerre froide deviennent obsolètes, c'est en fait une nouvelle fracture

métagéographique qui se dessine. Elle est non plus une discontinuité zonale mais méridienne entre l'Asie et l'Occident qui témoigne davantage d'une logique de concurrence-affrontement que de celle de l'inégalité riches/pauvres et qui met en exergue les dynamiques lentes des civilisations, sans que le terme de choc des civilisations de Huntington soit adapté. Christian Grataloup préfère en effet parler de frôlement des civilisations car les distinctions entre aires civilisationnelles sont rarement absolues mais marquées par des transitions. Le retour spectaculaire des grands ensembles culturels en phase avec le processus de structuration d'aires économiques et politiques représente aujourd'hui un niveau intermédiaire pertinent entre le monde global et les états malmenés mais résistants.

Il s'agit d'un changement majeur. Les Orientaux auxquels nous étions habitués et que la géopolitique britannique avait naguère dessinés – le proche de la question d'Orient (méditerranéen oriental et balkanique), le moyen (du golfe d'Aden au golfe Persique) et l'extrême Orient – ne sont plus pertinents et c'est le couple Asie-Occident, plus large qu'islam-Occident, qui s'impose. Mais il faut revenir sur la géographie simple de l'Orient de l'Ancien Monde qui correspond à la zone allant du Maroc au Japon sans l'Europe où d'ailleurs les langues officielles sont non européennes (arabe, persan, chinois, japonais, coréen, turc, le malais-indonésien). En effet le programme chinois de la double route, maritime (l'océan Indien, ancienne route des épices) et terrestre (route transasiatique, ou ancienne route de la soie), qui vise à revitaliser cet axe multiséculaire de l'Ancien Monde avec une polarité chinoise exprimée à travers la formulation actuelle de « route de la soie », traduit une volonté de remettre au premier plan des logiques d'échanges antérieures à la mondialisation transocéanique d'un monde structuré antérieurement par le seul héritage occidental⁵.

Économie-monde

Qu'est qui différencie un empire de ce que Immanuel Wallerstein et Fernand Braudel appellent une économie-monde? Un empire présente une certaine unité politique (Rome, la Chine, le nord de l'Inde, l'Iran) qui permet à la puissance politique d'intervenir au niveau régional pour réguler partiellement les échanges et les productions. Dans une économie-monde, les forces économiques peuvent jouer du fractionnement politique et géographique, s'émanciper et acquérir une large autonomie durable d'autant plus si la configuration fractionnée reste stable. La dilatation de l'économie européenne du XVI^e au XX^e siècle projeta

5 Il faut lire la passionnante somme écrite par Philippe Beaujard : *Les Mondes de l'océan Indien*, t. I, *De la formation de l'État au premier système-monde afro-eurasien (4^e millénaire av. J.-C. – VI^e siècle apr. J.-C.)* et t. II, *L'Océan Indien. Au cœur des globalisations de l'Ancien Monde (VII^e – XV^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 613 et 799 pages.

au niveau global cette logique d'économie monde, intégrant progressivement les autres sociétés par soumission coloniale ou par échange inégal. Le fractionnement étatique est très favorable à l'autonomisation de l'économie mondiale, chaque entité politique pesant moins, leurs divergences laissant des marges de manœuvre aux entreprises.

240 Deux dynamiques anciennes et d'avenir sont simultanément en action. Le fractionnement étatique qui libère encore plus le niveau mondial et financier. Ce scénario fut largement déployé au XIX^e siècle en Europe, d'un côté la révolution industrielle qui réduit les distances, de l'autre la multiplication des nationalismes locaux, les mouvements identitaires et les mouvements indépendantistes. Ce processus aboutit au suicide collectif européen en 1914 et montre bien qu'il y a tension voire contradiction entre les logiques complémentaires d'un même système. Les regroupements régionaux peuvent produire une économie multipolaire susceptible de réguler le système économique et financier mondial. La régionalisation fait régresser les dimensions mondiales et internationales. Dans cette configuration les grandes puissances nouvelles et anciennes ne forment pas un puzzle et sur les discontinuités qui les séparent, notamment dans les zones tampons, peuvent se développer des conflits larvés. Ce scénario rappelle d'une part les rapports de puissance en dehors de l'Europe fin XIX^e siècle quand les puissances européennes sont confrontées à des colonisateurs non européens comme le Japon, les États-Unis et la Russie, d'autre part lors de la guerre froide où deux mondialisations sont à la manœuvre dans le tiers-monde. Les jeux ne sont pas faits aujourd'hui entre multipolarité et mondialisation-fragmentation. Deux identités continentales semblent avoir quelques perspectives, l'Europe et l'Afrique. L'Amérique est coupée entre anglophones riches et impérialistes et hispanophones-lusophones plus périphériques tandis que la géométrie de l'Asie est beaucoup trop variable, ce qui n'exclut pas un usage impérial autour de la Chine. Dans tous les cas, la fabrique des identités régionales paraît nettement moins stéréotypée que celle des identités nationales européennes aux XVIII^e-XX^e siècles, mais la formule « un peuple égale une langue égale un territoire dans les limites de frontières linéaires » n'a guère de chance d'être l'horizon d'intégration régionale.

Nul n'échappe aux métagéographies. Parler d'humanité en se concentrant sur deux catégories, le monde d'une part et les États de l'autre, ferait que le monde deviendrait impossible et que les pays, même les plus grands, flotteraient dans un espace trop vaste. Mais les grilles de lecture qui procèdent des projections européennes sur la surface de la Terre ont la vie dure : l'Orient vilipendé, l'Asie ambiguë, la Polynésie effacée, l'Est écroulé, l'Afrique devenue identitaire, l'Occident toujours debout, le Sud émergé. Les métagéographies les plus durables sont les continents et les océans avant qu'une nouvelle métagéographie ne s'impose.

Même si Christian Grataloup fait de nombreuses fois référence aux dynamiques maritimes océaniques, il ne les intègre pas dans le cadre ultime de l'évolution possible de la structuration métageographique. Le programme « Océanides », en prenant non plus la terre comme espace de référence mais la mer, recentre l'étude métageographique sur ce qui unit les différents ensembles territoriaux fractionnés. Au-delà des quatre périodes académiques qui structurent le programme éditorial en quatre tomes⁶, Christian Buchet considère que cette longue trajectoire de la mer dans l'histoire se structure en trois grandes phases, le temps des Méditerranées (périodes ancienne et médiévale), le temps de l'Atlantique (périodes moderne et contemporaine) tandis que s'ouvre la période « océanocontemporaine » de l'océan mondial⁷. Ce choix de privilégier la mer comme facteur de réussite, de moteur du développement du rayonnement et de la puissance, qui constitue une démarche de frôlement avec celle de Christian Grataloup, vient enrichir avec le concept d'« océan-monde » la réflexion conclusive de ce livre. Une *mare nostrum* à l'échelle du globe où les rapports traditionnels de puissance doivent laisser une place plus large à la nécessité d'une nouvelle entente. La mer, compris comme un espace unique global et physiquement solidaire où l'expression de souveraineté dans des zones aujourd'hui morcelées par le droit, pourrait s'effacer devant l'expression d'une responsabilité collective animée soit par les États, soit par des regroupements régionaux dans une gouvernance partagée au service d'une exploitation raisonnée des ressources. Car si la mer est l'avenir de l'homme, nous n'aurons pas d'océan de rechange. C'est une autre façon de contribuer au débat lancé par Christian Grataloup dans cette riche démonstration qu'un résumé, fût-il long, ne peut totalement exposer.

Gérard Le Bouëdec

- 6 Christian Buchet (dir.), *La Mer dans l'histoire*, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2017 : Pascal Arnaud et Philippe de Souza (dir.), *La Mer dans l'histoire*, t. I, *L'Antiquité*, 814 p. ; Michel Balard (dir.), *La Mer dans l'histoire*, t. II, *Le Moyen Âge*, 1052 p. ; Christian Buchet et Gérard Le Bouëdec (dir.), *La Mer dans l'histoire*, t. III, *La Période moderne*, 1042 p. ; Nicholas Rodger, *La Mer dans l'histoire*, t. IV, *La Période contemporaine*, 814 p.
- 7 Christian Buchet a développé cette synthèse dans « Océanides : la mer dans l'histoire, une vision d'avenir ? » (*Études Marines*, hors-série, mars 2017, 63 p.), article repris dans une conférence prononcée le 15 octobre 2018, lors de la séance solennelle de rentrée de l'Académie de marine.

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^e 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 XVI^e 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^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e 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^e 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 I^{er}
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^e-XVIII^e 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^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 XX^e 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 XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e 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 XVIII^e 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 XVI^e-XIX^e 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 (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*