

numéro

19

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Les Amirautés en France et outre-mer
du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

Dossier. Introduction – 979-10-231-1396-9

Dossier. Éric Barré – 979-10-231-1397-6

Dossier. Mathias Tranchant & Sébastien Hamel – 979-10-231-1398-3

Dossier. Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares – 979-10-231-1399-0

Dossier. Gilbert Buti – 979-10-231-1400-3

Dossier. Alain Morgat – 979-10-231-1401-0

Dossier. Alan James – 979-10-231-1402-7

Dossier. André Zysberg – 979-10-231-1403-4

Dossier. Édouard Delobette – 979-10-231-1404-1

Dossier. Raymonde Litalien – 979-10-231-1405-8

Dossier. Jean Pierre Chrestien – 979-10-231-1406-5

Dossier. Jacques Peret & Thierry Sauzeau – 979-10-231-1418-8

Dossier. Gilbert Larguier – 979-10-231-1407-2

Dossier. Michel Aumont – 979-10-231-1408-9

Dossier. Sylvain Coindet – 979-10-231-1409-6

Dossier. Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay – 979-10-231-1410-2

Dossier. Christian Pfister-Langanay – 979-10-231-1411-9

Dossier. Thierry Sauzeau – 979-10-231-1412-6

Dossier. Christian Borde – 979-10-231-1413-3

Varia. Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot – 979-10-231-1414-0

Varia. Alain Blondy – 979-10-231-1415-7

Positions de thèses – 979-10-231-1416-4

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
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 d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 19 • 2014/2

Les amirautés en France
et Outre-mer du Moyen Âge
au début du XIX^e siècle



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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

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

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

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

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

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

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

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

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

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle) [n° 17]

Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations [n° 18]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

LES AMIRAUTÉS EN FRANCE ET OUTRE-MER DU MOYEN ÂGE AU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE

Introduction

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares	11
---------------------------------------------	----

Notes sur l'Amirauté de France en Normandie au Moyen Âge

Éric Barré	21
------------------	----

Le déploiement de l'Amirauté de France à La Rochelle à la fin du Moyen Âge

Mathias Tranchant & Sébastien Hamel	33
-------------------------------------------	----

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares	49
---------------------------------------------	----

De l'amirauté de Provence aux amirautés provençales (XIII^e-XVIII^e siècle)

Gilbert Buti	77
--------------------	----

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

Alain Morgat	97
--------------------	----

Une époque sans amiral : les grands maîtres de la navigation, 1626-1669

Alan James	109
------------------	-----

La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'Amirauté de Honfleur au XVII^e siècle

André Zysberg	119
---------------------	-----

L'enquête des amirautés de 1665 en France à travers deux études de cas : le Bourg-d'Ault et Saint-Valéry-sur-Somme

Édouard Delobette	137
-------------------------	-----

L'amirauté de Guyenne à Bordeaux aux XVII^e et XVIII^e siècles : son implication dans le commerce canadien

Raymonde Litalien	147
-------------------------	-----

	Les sièges de l'amirauté en Nouvelle-France :	
	Bretons et Normands face à l'administration et à la justice maritimes	
	Jean-Pierre Chrestien (†)	159
	Les amirautés du Centre-Ouest aux Temps modernes	
	Jacques Pêret & Thierry Sauzeau	181
	Les amirautés du Languedoc et du Roussillon	
	Gilbert Larguier	201
	Le fonctionnement de l'amirauté de Granville et ses rapports avec l'armement	
	maritime au XVIII ^e siècle	
	Michel Aumont	223
	Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII ^e siècle	
	Sylvain Coindet	233
4	Les pratiques administratives des amirautés du XVIII ^e siècle, entre spécificité locale	
	et uniformisation : L'exemple de la gestion des congés	
	Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay	259
	La vie maritime normande à travers les droits de l'Amirauté (1780-1791)	
	Christian Pfister-Langanay	281
	De l'amirauté à l'inscription maritime, « L'estran compliqué » de la Saintonge	
	maritime (1760-1865)	
	Thierry Sauzeau	301
	L'héritage des amirautés et les nouvelles juridictions dans la première moitié du	
	XIX ^e siècle	
	Christian Borde	321
	Bibliographie sur les amirautés et leur environnement	339

II

VARIA

	La première modernisation portuaire au Sénégal : le rôle fondateur de Dakar	
	(1880-1939)	
	Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot	347
	Lampédouse aux XVIII ^e et XIX ^e siècles	
	Alain Blondy	371

III POSITIONS DE THÈSES

Résumé de mémoire original d'habilitation Thierry Sauzeau.....	393
Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence, Fin XVIII ^e -début XX ^e siècle Laurent Pavlidis	397
Mémoires et thèses d'histoire maritime soutenus en 2012 et 2013	401

IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne</i>	405
Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), <i>Fureur et cruauté des capitaines en mer</i>	407
Philippe Haudrère, <i>Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle</i>	408
Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), <i>Dictionnaire des corsaires et pirates</i>	410
Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, <i>Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1771-1794)</i>	412
Bruno Marnot, <i>Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle</i>	413
Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, <i>Les Littoraux à l'heure du changement climatique</i>	419
Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), <i>Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation</i>	421

IV

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013, 307 p.

Ce recueil rassemble quinze communications présentées lors d'un colloque tenu en 2009 à Lorient sur les gens de mer et leur intégration dans la société politique des villes portuaires. L'approche combine des études de cas avec des mises au point plus globales et, comme l'introduction générale le souligne, elle se veut la plus large possible afin d'ouvrir la voie aux comparaisons dans le temps, de l'Antiquité à la fin du XVIII^e siècle, et dans l'espace – Méditerranée, Atlantique, mer Baltique. Le concept de « gens de mer » a été pris lui aussi dans un sens large : « gens de navires », « gens du port », marchands et négociants. Il est présenté dans l'introduction afin de tenir compte des différentes acceptions retenues au fil des articles selon la période et l'espace géographique traités et en fonction de la documentation mise en œuvre (p. 8-14). L'autre volet de la problématique : « l'intégration dans la société politique des cités portuaires » est lui aussi préalablement défini (p. 15-18). Le terme ville, d'un sens plus général vu la variété des niveaux urbains abordés et la chronologie longue adoptée, eût été préférable à celui de cité.

La difficulté de la tâche au regard du propos de départ a conduit les directeurs de la publication à adopter une présentation chronologique : Antiquité, Moyen Âge et Époque moderne, à la suite d'un premier groupe d'articles tournant autour de la notion d'« enjeu portuaire ». Les titres des 2^e, 3^e et 4^e parties reflètent une évolution qui de « L'intégration des nauclères dans les conseils en Asie Mineure à l'époque impériale » aux « Marchands et négociants dans les municipalités portuaires à l'Époque moderne », en passant par « L'accession des marins et des marchands aux fonctions de gouvernement à l'époque médiévale », s'accompagne à partir des derniers siècles du Moyen Âge de l'éviction progressive des gens de mer des organes de décision urbains au profit des marchands et des négociants. Cela n'est pas un des moindres mérites de cet ouvrage que d'avoir mis en lumière cette évolution.

L'implication des gens de mer dans la vie civique paraît une réalité dans l'Antiquité, du moins à la lumière des deux cas étudiés : le recrutement des bouleutes bithyniens parmi les métiers de la mer (H.-L. Fernoux) et la place des nauclères dans la vie civique à Éphèse (F. Kirbihler). Cette présence marquée des

gens de mer découle de la relation forte à la mer des villes littorales présentées dans la première partie, que ce soit les cités grecques à l'époque impériale (A. Gangloff) ou les cités navarques de Syrie, Cilicie et Pamphylie (E. Guerber). Cette situation prévaut encore au début du Moyen Âge dans le monde byzantin où les marins et les marchands conservent un certain poids politique (J.-C. Cheynet). Cette communication placée en tête de la troisième partie consacrée au Moyen Âge montre la relativité du découpage par grandes périodes historiques pour l'étude des évolutions sociales et politiques. Afin de pouvoir s'interroger sur une éventuelle continuité du schéma antique dans le temps, au moins au sein du monde méditerranéen, et avant d'aborder l'Atlantique et la Baltique avec le reste des communications, la place des milieux maritimes dans la genèse de l'État génois (G. Jehel) aurait mérité d'être présentée avant le cas rochelais.

406

Lorsque l'on aborde les trois études consacrées à La Rochelle (M. Tranchant), à Lübeck et Stralsund (U. Kypta et T. Geelhaar), et aux villes portuaires de la Cantabrie (J. Solórzano), desquelles nous rapprocherions volontiers le cas de Bordeaux traité dans l'introduction (S. Lavaud), le basculement n'est pas seulement spatial mais aussi chronologique, en propulsant le lecteur au bas Moyen Âge. La difficulté de comparer des villes de taille différente et disséminées du golfe de Gascogne à la Baltique est en partie compensée par l'exemplarité relative des cas abordés. Dans les villes cantabriques, comme à Lübeck et à Stralsund, les gens de mer – pêcheurs et marins – arrivent encore, bien qu'à grand peine, à faire entendre leur voix face aux marchands qui dominent les municipalités. En revanche, ils ne sont plus guère audibles à Bordeaux et à La Rochelle où les marchands l'emportent dans les instances dirigeantes. Si la municipalité de Bordeaux mobilise en période de crise quelques moyens navals, ni les équipages ni ceux qui les commandent ne sont des membres en vue de la commune.

Le triomphe des marchands et des négociants est patent à l'Époque moderne et se vérifie dans les quatre études rassemblées, que celles-ci présentent des cas précis tels que la composition de la Chambre des Comptes de Nantes (D. Le Page) et l'intégration des étrangers à Lorient (G. Le Bouëdec), ou qu'elles proposent une approche plus globale sur la présence des marchands dans les municipalités des villes portuaires françaises (G. Saupin) et dans celles du nord de l'Europe (P. Pourchasse).

Les gens de mer et les villes portuaires apparaissent comme des objets de recherche à part entière même si l'approche diachronique a ses limites, comme les coordinateurs le reconnaissent en conclusion. L'intégration des gens de mer dans la société politique des villes portuaires connaît une tendance au recul de l'Antiquité à l'Époque moderne. S'agit-il pour autant d'une particularité propre

à ces villes ? Ne faudrait-il pas y voir une variante aux époques médiévale et moderne d'un processus de subordination économique et de marginalisation politique des « menus » face aux « gros » ou aux élites qui profitent de la dynamique inverse ? Les gens de mer constitueraient alors des indicateurs permettant d'identifier dans les villes portuaires des mutations urbaines plus globales. Le danger serait donc de s'enfermer dans une histoire qui se voudrait trop strictement maritime. Le lecteur puisera dans la lecture de cet ouvrage une belle collection d'éléments de comparaison et une stimulante invitation à poursuivre les recherches.

Michel Bochaca

Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Rennes, PUR, 2012, 336 p., in-4°

Voici un livre magnifique : remarquablement illustré et composé, il confirme la qualité des Presses universitaires de Rennes et leur capacité à réaliser des publications de haut niveau. Parmi les caractères excellents qu'il faut mettre en valeur, je soulignerai d'abord le lien très clairement établi entre le texte et les illustrations, même si, comme cela est difficilement évitable, à tel ou tel endroit il n'a pas été possible de le réaliser convenablement ; dans quelques cas également, le commentaire permettant de comprendre l'illustration est trop succinct. Mais c'est rare, et il y a au contraire un très grand nombre de passages réussis à cet égard : par exemple p. 40 à propos de la disposition des hamacs sur le Bedford (1775), ou les p. 66-67 qui concernent les punitions. La recherche de ces illustrations et les choix opérés ont été menés de façon remarquable.

Plusieurs développements sont très réussis, tel le texte de Serge Linkès : « Être le fils d'un capitaine cruel : traces et effacements d'un terrible héritage de Chateaubriand » (p. 170-179), à propos de l'activité négrière de son père, même si l'on aurait pu se dispenser de la « tête de jeune négresse » de Géricault qui n'est ici qu'une pure illustration accompagnée d'un commentaire dont, pour une fois, on ne voit pas bien ce qu'il apporte au texte. Il en va de même de l'excellente mise au point d'Alain Morgat sur « les relations entre les officiers de marine et les savants dans les voyages de découvertes français du XVIII^e siècle » (p. 256-275), ou de celle de Philippe Hrodej sur « mutineries et forbanerie » (p. 204-221). On a encore de très bonnes mises au point sur « les officiers de la marine à voile » lorsque le sujet est réellement abordé (p. 50-69), sur « les capitaines maîtres à bord : discipline, tyrannie et mutineries » (p. 70-117), œuvre des directeurs du volume, Pierre Prétou et Denis Roland, qui sont également les auteurs d'un chapitre tout à fait intéressant : « L'écran noir des peurs bleues : les capitaines dans les représentations contemporaines » (p. 118-137), dans lequel les tableaux et le cinéma sont utilisés d'excellente manière.

On peut ajouter qu'en dehors de celui de Laurence Cornu (« Autorité et confiance : capitaines et seconds chez Conrad », p. 308-331), texte philosophique ce qui est en soi tout à fait intéressant, mais dont on a du mal à voir ce qu'il apporte, et qui n'aborde cette vaste question que sous un angle très restreint, l'ensemble des textes retiennent l'attention du lecteur et l'intéressent. Pourtant, je n'ai cessé d'éprouver un réel malaise en lisant l'ouvrage : à quoi sert de proposer un titre qui n'est pas respecté ? Une grande partie des textes rassemblés ne concerne que très marginalement ou même pas du tout le sujet. Il en va ainsi de « Satan maître à bord », des « clameurs de l'enfer flottant », des « chirurgiens embarqués », des « convois de forçats », de « la tyrannie du charbon » et de l'étude consacrée à « Typhoon » de Joseph Conrad, ce qui fait beaucoup ! En outre, le texte consacré aux « marins étrusques » est plus une recherche du sujet que le traitement de celui-ci ; quant au premier développement : « les pouvoirs extraordinaires : les fondements culturels de l'autorité à bord » (p. 14-32), il tourne plus à une histoire maritime générale qu'à une mise en perspective du sujet. Et il manque soit une solide introduction soit une belle conclusion qui aurait effectivement synthétisé ce qu'il faut savoir par rapport à ce sujet fort intéressant : « fureur et cruauté des capitaines en mer ».

Certes, il s'agit de la publication d'un colloque et nous savons tous que certains intervenants prennent des libertés par rapport au sujet ou aux thèmes proposés, mais ce n'était pas une raison pour laisser filer l'ensemble et donner un titre non respecté, ni pour ne pas traiter à un moment de manière synthétique le sujet. C'est dommage pour un ouvrage aussi magnifique et à plusieurs reprises aussi pertinent que plaisant.

Jean-Pierre Poussou

Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien, xvii^e-xix^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, 330 p.

Le présent volume a pour objectif de remettre en circulation certains textes que Philippe Haudrère a publiés entre 1980 et 2011 au cours de ses recherches sur la Compagnie française des Indes orientales, sa logistique et ses activités mixtes entre État et négoce privé, sorte d'ancêtre de nos actuels partenariats publics-privés. Cette initiative s'inspire de célèbres précédents consistant à rééditer une partie significative de la bibliographie d'un historien, tel que cela fut le cas, par exemple, pour Pierre Jeannin et ses *Marchands du Nord* en 1996.

Cette sélection de vingt-sept contributions réparties en quatre thématiques forme une modeste partie de la vaste production de Philippe Haudrère, celle-ci comprenant plus de cent vingt-cinq articles, livres, participations à ouvrages ou colloques. Le choix effectué permet cependant d'apprécier l'éventail des approches de l'historien. Partant de l'analyse économique qui était au cœur de

sa thèse, soutenue en 1987, l'auteur a rapidement approfondi certains facteurs de la réussite ou de l'échec de la Compagnie, tels que l'impact de la navigation, le jeu des acteurs ou, encore, la participation de ses marins aux explorations d'espaces et mers lointaines, australes ou pacifiques.

La première partie évoque la mise en place et la logistique de la compagnie à monopole. Il s'agit de retracer la construction de l'outil économique, avec ses partenaires, ses personnels, ses réglementations et quelques-uns de ses résultats commerciaux. La partie suivante s'intéresse aux conditions matérielles du commerce lors de la partie dynamique de l'activité : le voyage aller et retour. La route et la navigation sont évoquées au prisme des coûts et techniques de construction navale ou des risques multiples encourus du fait des pirates, des naufrages, de la précaire santé des équipages ou de la médiocrité des cartes. La troisième partie installe le lecteur à terre, aux Indes, dans les comptoirs, aux côtés des commerçants, missionnaires, marins et personnels administratifs. Il y est question de certains monopoles, telle la frappe des monnaies, et des conséquences de l'activité commerciale et financière sur les fortunes personnelles ou celles de la Compagnie. L'ouvrage s'achève avec le thème « Marine et Colonisation ». Il replace l'itinéraire de la Compagnie des Indes française dans l'histoire commune, que l'on peut qualifier de globale ou de connectée, aux quatre continents et aux trois océans du monde alors connu. Entre projets d'implantation et d'exploitation, tentatives de redéploiements stratégiques, explorations dramatiques du Pacifique et échecs commerciaux, cette partie, qui s'extrait du cadre strict d'existence de la Compagnie pour aborder le XIX^e siècle, offre une relecture féconde de la politique française dans l'océan Indien et ses périphéries.

Ainsi constitué, l'ouvrage présente un certain nombre d'avantages incontestables. La qualité de l'appareil critique, marque de reconnaissance du chercheur de haut niveau, n'est jamais prise en défaut. Elle permet au lecteur d'apprécier l'éventail des sources consultées et citées auxquelles il peut retourner si nécessaire. Rien n'est sec non plus dans cette construction historique : l'art de la narration perdure d'un chapitre à l'autre, qu'il s'agisse de décrypter d'obscurs comptes commerciaux accompagnés de graphiques et de tableaux, ou de relater la navigation fatale de Marion-Dufresne dans la Mer du Sud. Par ailleurs, mais ce n'est pas une nouveauté pour les lecteurs fidèles de Philippe Haudrière, il ressort de l'ouvrage sa capacité, visible depuis sa thèse où tout était déjà en place pour ses futures recherches, à élargir son analyse à d'autres domaines que celui de l'économie marchande de la Compagnie. Il excelle en particulier à souligner tous les impacts et les effets induits de l'activité principale. Il décèle la cascade des profits et des profiteurs, des stratégies d'adaptation et du double jeu, l'ancrage de l'interlope comme l'art de profiter des différents monopoles

exercés par les compagnies étrangères présentes sur les territoires proches des implantations françaises. Et que dire des jeux financiers ou de l'agrément du bimétallisme asiatique ?

Spécialiste incontesté de cette Compagnie française des Indes, Philippe Haudrère a aussi établi des comparaisons avec ses homologues européennes sans que cela paraisse vraiment dans le choix des articles réédités ici. On peut le regretter. Quoiqu'il en soit, le présent ouvrage constitue un socle de connaissances d'une richesse incontestable pour qui voudrait poursuivre le chemin. Et si aujourd'hui, du moins depuis les apports des *subaltern studies* et de l'histoire globale des années 2000 qui ont renouvelé l'étude de l'espace indo-asiatique, les travaux de Philippe Haudrère pourraient paraître d'une autre école historique, ils n'en sont pas moins indispensables à cette histoire impériale que pratiquent nombre de chercheurs soucieux de saisir les jeux de confrontation mondiaux. Il en est pour preuve le dernier numéro des *Annales historiques de la Révolution française* titré *les Indes orientales au carrefour des Empires* qui propose d'aborder le sous-continent indien comme un exemple des porosités et transferts, volontaires ou induits, s'exerçant dans cette vaste « zone géopolitique et multiculturelle ».

410

Martine Acerra

Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS Éditions, 2013, 990 p.

Que Gilbert Buti et Philippe Hrodej se rassurent, « l'aventure sans fin et téméraire » qu'ils ont entreprise trouve ici une concrétisation d'un grand intérêt et à la postérité évidente. Le *Dictionnaire des corsaires et pirates* n'est pas une production supplémentaire dans une historiographie déjà très riche sur ces questions. Même si les auteurs s'en défendent, cette somme fait un état de la recherche sur la guerre de course et la piraterie à l'Époque moderne en agrégeant les travaux passés et d'autres plus neufs ou en cours de gestation. Cet ouvrage ne vient pas combler un vide historiographique, il est au contraire un outil pour naviguer dans un océan de références françaises et étrangères – la bibliographie comporte près de 2 000 titres –, pour compléter ou amorcer une recherche. D'un point de vue formel, il dispose de tous les outils permettant un usage aisé : un atlas de six cartes localisant les principaux ports de course en Europe, en Amérique, dans l'océan Indien et en mer de Chine, ainsi qu'un très utile glossaire situé en fin de volume. Ce n'est pas nécessairement l'usage dans la confection des dictionnaires, mais on peut regretter l'absence d'un répertoire des notices qui aurait facilité grandement la progression, mais là n'est pas l'essentiel.

Ce genre d'aventure éditoriale procède toujours de choix et de renoncements qui sont ici parfaitement assumés par les auteurs et qui apparaissent pertinents

au regard de l'immense matière à traiter. Ainsi, d'un point de vue spatial, ce sont les eaux européennes et l'espace atlantique qui occupent une grande partie des contributions, de même que l'Époque moderne, c'est-à-dire les XVII^e et XVIII^e siècles, où se situent « les temps forts de la piraterie et de la course », forme la trame chronologique. Ces choix se justifient pleinement et permettent au dictionnaire de conserver une certaine unité. Au reste, la période ultra-contemporaine, l'espace asiatique et la côte orientale africaine bénéficient de quelques textes qui autorisent une mise en perspective sur le temps long de ces phénomènes de course et de piraterie tout en mesurant ce qui fait leurs spécificités d'une période à l'autre – Malacca, Asie du Sud-Est, Somalie.

Les presque 600 notices se distribuent selon trois catégories : en majorité, des entrées biographiques dans lesquelles on retrouve le portrait d'hommes marquants, et parfois entrés dans l'imaginaire collectif – Jean Bart, Duguay-Trouin, Surcouf... –, qu'ils aient été corsaires, ou également armateurs. Toutefois, place est faite à des hommes moins connus, un « échantillon d'obscur » qui permet de révéler le rôle de certains ports ou de certaines régions dans l'activité corsaire ; on pense par exemple au littoral nord de la Bretagne ou à la course provençale qui ne semble pas avoir bénéficié d'autant de travaux que le Ponant. Les notices géographiques occupent également une place importante en faisant la part belle à de « grands ports corsaires » – avec toute la prudence qu'impose cette expression –, ou à des zones stratégiques de la course et de la piraterie, et c'est l'occasion de faire partager au plus grand nombre des connaissances éparpillées, en cours de renouvellement ou d'un accès difficile – les textes consacrés aux rives orientales de la Méditerranée, aux États-Unis... Enfin, une place a été accordée à quelques notices thématiques qui viennent apporter une profondeur de champ salutaire et lier entre eux bien des personnages – Barbaresques, flibustiers, course états-unienne...

En construisant l'ouvrage autour de l'action corsaire et de ses meneurs, c'est une course et une piraterie au « ras des vagues » qui a été globalement privilégiée au détriment d'une histoire au « ras du quai » qui insisterait davantage sur les résultats de cette activité qui, si elle est un fait militaire évident, recouvre une dimension économique importante qui ne se limite pas aux seuls corsaires et à leurs armateurs. En suivant la prise dans les ports, c'est un microcosme social encore peu connu, constitué d'administrateurs, d'experts de petits marchands et d'artisans, qui s'immisce dans l'histoire de la course, et qui invite l'historien à dépasser les seuls calculs de profits. Descendre dans les cales, circuler sur les quais et dans les magasins des ports pour prendre la mesure de la nature des prises et appréhender les hommes chargés de les évaluer et de les liquider permettra d'ouvrir de nouveaux champs de recherche ou d'en approfondir d'autres. Les partis pris de Gilbert Buti et de Philippe Hrodej n'ont pas été cela,

et il ne faut pas le regretter. En sus de tous les atouts évoqués précédemment, qui conduiront cet ouvrage à devenir un outil de référence, tout son intérêt, et ce n'est pas la moindre de ses qualités, réside dans le stimulus qu'il provoque chez les historiens soucieux de poursuivre des recherches sur ces thèmes passionnants.

David Plouviez

Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1771-1794)*, Rennes, PUR, 2011, 628 p.

412

Pierre Touffaire, ingénieur des ports et arsenaux de la Marine à Rochefort est l'auteur d'un journal tenu pendant dix-sept années, du 23 septembre 1777 au 30 août 1794. Précisons que la spécialité de cet ingénieur n'est pas la construction navale. Il est un architecte de la pierre, un aménageur, un urbaniste, et aussi un homme du fer et des armes, qui a eu en charge la construction de la fonderie d'Indret en 1778, et qui participe à la création de celle du Montcenis au Creusot de 1781 à 1784. À Rochefort, il s'est occupé de l'aménagement de l'arsenal et de la ville et a construit le nouvel hôpital de la Marine. Les sept carnets, conservés par les descendants de Pierre Touffaire, occupent près de 400 pages dans l'ouvrage. Pour rendre intelligible le récit de sa vie quotidienne, il fallait enrichir la publication avec un appareil informatif et critique. L'introduction de 29 pages propose un inventaire des sources disponibles, une biographie de l'ingénieur qui éclaire ses origines sociales, sa vie familiale, son parcours professionnel, et enfin ses idées. 225 pages complètent l'édition des carnets dont 84 pages de documents annexes allant de 1774 à 1794. Ces documents retranscrits, eux aussi inédits – lettres, mémoires, rapports, comptes –, provenant pour l'essentiel des archives privées, sont d'une très grande richesse. Le dernier document présenté est d'ailleurs l'inventaire après décès de Pierre Touffaire effectué au Port-la-Montagne – Toulon – où il avait été affecté pour la remise en état de l'arsenal en mars 1794. Un index des noms de lieux, une chronologie des séjours et des déplacements, une généalogie, des notes biographiques, et une bibliographie succincte permettront au lecteur de se repérer dans le flot d'informations que délivrent les carnets. L'insertion d'un cahier couleur de 14 pages vient agrémenter le livre : y sont reproduits le portrait de l'ingénieur, des extraits des carnets manuscrits, des plans – Indret, Le Creusot, Rochefort – et des cartes des lieux de séjour. Ces cartes contemporaines laissent voir le réseau autoroutier et auraient mérité un traitement plus conforme à la géographie des communications du temps de Touffaire.

Comment rendre compte de la richesse de ces écrits du for privé ? La lecture des carnets exige de la patience car la prose de l'ingénieur est assez sèche, concise, sans fioriture particulière. Pierre Touffaire consigne en peu de mots

les événements de sa journée : deux ou trois lignes le plus souvent suffisent pour dire en quoi elle consiste. Toutefois, le lecteur tenace apprendra beaucoup sur sa famille, ses amis, ses biens, ses conditions de vie matérielle, sa santé, sa carrière, son activité professionnelle. Pierre Toufaire offre, par exemple, à ses amis fidèles d'excellents vins de Bordeaux, du chocolat, des huîtres, des dindes aux truffes en 1780. Propriétaire terrien dans les environs de Châteaudun, d'où il est originaire, il acquiert un domaine de 370 hectares en 1779, le château de la Croiserie, comprenant parc, chapelle et huit métairies. Le lecteur qui cherche des faits précis, en quête d'un sujet de recherche spécifique, trouvera son bonheur sur l'histoire de Rochefort ou d'Indret, sur son œuvre d'architecte et d'ingénieur, sur le travail des entrepreneurs et des ouvriers, sur les coûts de la main-d'œuvre et des matériaux. Homme de projets et de terrain, Pierre Toufaire raconte au fil des jours, avec brièveté et précision, tout ce qui a nourri une intense activité en de multiples chantiers – quais de Royan, collègue de la Madeleine à Bordeaux, hôtel de ville de Châteaudun. Il est un homme des Lumières, et les carnets renvoient donc à tout ce qui le caractérise au temps de Louis XVI : les nouvelles du monde, l'engouement scientifique, le désir d'apprendre, la sociabilité culturelle, le théâtre avec la comédie qu'il apprécie – il va 53 fois au spectacle en 1778 sur les 102 journées passées à Nantes –, la fréquentation de la chambre littéraire et ses achats de livre, les voyages. Reste à évoquer le grand événement que fut la Révolution, présente dans les commentaires quotidiens. Si Pierre Toufaire paraît relativement bien informé de l'actualité, il est aussi plus spectateur qu'acteur. Il enregistre les événements avec un certain détachement. Ce qui laisse perplexe Denis Woronoff dans la préface de l'ouvrage qu'il consacre au contexte industriel de la période des carnets et lui fait écrire : « Aurait-il retenu la leçon du philosophe, ne devoir s'inquiéter que de ce qui dépend de soi ? » Quelles que soient les remarques que l'on puisse faire sur le laconisme de ses écrits, Pierre Toufaire distille par petites touches, avec brièveté et précision, un nombre considérable d'informations dans ses carnets dont la valeur historique est incontestable. Ils ouvrent des perspectives sur l'histoire des réseaux, des techniques et des savoirs, dans une période charnière. Enfin, ils permettent de comprendre quelle pouvait être la vie quotidienne d'un ingénieur-architecte des Lumières finissantes.

Sylviane Llinares

Bruno Marnot, *Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2012, 349 p.

Alors que nous disposions d'ouvrages sur les autres grands ports français au XIX^e siècle, notamment Marseille et Le Havre, pour Bordeaux aucune étude d'ensemble n'avait été réalisée jusqu'ici. Le livre de Bruno Marnot est donc

très important, aussi bien au plan national que pour l'histoire du Sud-Ouest aquitain. Il est, en outre, excellent.

Ce port était sans doute celui à propos duquel les préjugés et les idées fausses étaient les plus répandus, les contradictions de l'historiographie également, tant l'écriture de l'histoire du XIX^e siècle bordelais a été déviée par l'excellence qu'avait connue son emporium au XVIII^e siècle. Le fait qu'il ait été alors un port d'envergure mondiale avait pour conséquence que le XIX^e siècle était vu sans cesse sous un angle défavorable, et d'ailleurs les contemporains eux-mêmes n'eurent de cesse de vouloir lutter contre ce qu'ils considéraient comme une régression. C'est pourquoi Bruno Marnot a intitulé avec raison son ouvrage : « le refus du déclin ». Pourtant son trafic à la fin du XIX^e siècle est très supérieur à ce qu'il était au siècle précédent ; quant à la population de la ville elle a un peu plus que doublé, ce à quoi il faut ajouter un premier développement, très notable déjà, des banlieues. Au risque de surprendre les lecteurs, voire de heurter les Bordelais toujours attachés à leur « âge d'or » du XVIII^e siècle, n'hésitons pas à l'écrire : entre le port de la fin du XIX^e siècle et celui du règne de Louis XVI il n'y a aucune mesure, et Bruno Marnot nous le montre fort bien.

414

Le plan qu'il a choisi s'imposait, à cette nuance près que j'aurais plutôt placé la deuxième coupure autour de 1880 et non de 1870 car à ce moment là on est encore sur la lancée du Second Empire. Quoiqu'il en soit, l'auteur nous montre donc que durant la Restauration et la Monarchie de Juillet les Bordelais ont été à la recherche des positions anciennes, tout en souhaitant les améliorer. D'où ce beau titre : « la quête d'un nouvel âge d'or (1815 – années 1840) », p. 19 à 110, cette première partie étant nourrie des travaux de Silvia Marzagalli et Philippe Gardey auxquels Bruno Marnot donne une dimension plus large en fonction de son sujet. Sous l'impulsion d'un groupe du négoce « qui s'est renforcé sous le Consulat et l'Empire, notamment parce qu'en son sein la relève fut vigoureuse » (p. 35), Bordeaux s'est efforcé de retrouver son rôle passé, malgré un port « non fonctionnel », notamment pour l'accostage des bateaux (p. 46), et malgré l'insuffisante industrialisation régionale, qui était un handicap auquel s'ajoutaient les retards et lacunes des voies de transport, qui étaient encore « à la fin des années 1840... nettement insuffisantes avec le reste de l'espace national » (p. 77). Une reprise s'effectua que vinrent cependant remettre en question la crise économique de la fin de la Restauration et les difficultés du commerce français au début des années 1830 : « le commerce de Bordeaux en valeur stagna globalement entre 1834 et 1843 » (p. 41). Même si la crise affecta l'ensemble des ports français, elle mit définitivement fin ici aux espoirs encore très forts de ressusciter un commerce colonial sur le modèle du XVIII^e siècle, ce qui était inévitable dans la mesure même où le commerce antillais qui faisait de Bordeaux le centre d'une redistribution européenne des produits coloniaux,

sucré, café, indigo, ne correspondait plus au monde nouveau qui s'était développé après les *French Wars* : alors qu'au XVIII^e siècle Bordeaux redistribuait dans toute l'Europe les produits antillais, désormais il n'était plus qu'un « port national d'importation des produits coloniaux » (p. 30). Au début des années 1830, ce qui est essentiel à Bordeaux c'est le choix par le négoce du passage au libre-échange d'un côté, et de l'autre l'orientation vers de nouveaux horizons pour lesquels ce port joua un rôle pionnier : l'Extrême-Orient, l'Inde anglaise et les Mascareignes, la côte occidentale de l'Afrique subsaharienne, surtout l'Amérique du Sud avec Valparaiso comme plaque tournante. Quelques noms sont essentiels ici, en particulier ceux de Balguerrie junior, de Baour, de Bordes, de Balguerrie-Stuttenberg, de Ballande et déjà de Maurel et Prom. L'auteur voit dans tout cela une « reconstitution des forces » après la tourmente des années 1792-1815 ; on pourrait plutôt parler d'une nouvelle vitalité dans la mesure même où les directions prises sont de plus en plus différentes de ce qu'elles étaient auparavant.

Ces nouvelles orientations, l'amélioration des liaisons avec l'intérieur du Sud-Ouest entraînèrent des résultats assez remarquables puisque sous le Second Empire le port de Bordeaux connut une très bonne période, ce que Bruno Marnot appelle « le zénith impérial (années 1850-années 1870) », époque marquée par « une ambiance saint-simonienne » dans laquelle Michel Chevalier tint une place considérable, ce qui « prépara le terrain aux grandes réalisations des Péreire sous le Second Empire » (p. 77). Certes, les liens traditionnels sont maintenus, notamment avec les Antilles, mais ce qui tire l'activité bordelaise, ce sont les échanges avec les deux Amériques, malgré l'absence de lignes directes avec les États-Unis. Bordeaux est alors le grand port français pour le Cap Horn, mais de plus en plus de retours se font au Havre (p. 127), ce qui est un signe de faiblesse lié à l'éloignement du débouché parisien. Même si les quantités n'étaient pas encore considérables, les marchés coloniaux furent de plus en plus un terrain d'activité important pour les Bordelais, la percée la plus éclatante étant la réussite de Maurel et Prom dans le trafic des arachides du Sénégal. Il y eut aussi la Cochinchine avec les Denis et la Nouvelle-Calédonie qui permit aux Ballande de jouer un rôle essentiel dans les relations entre l'Océanie française et l'Europe. Ce développement des liaisons lointaines ne saurait faire oublier que la croissance fut globale : le petit cabotage s'accrut des deux tiers entre 1858 et 1870 (p. 159). Malgré cette mondialisation de ses horizons, le port de Bordeaux garda un trafic majoritairement axé sur l'Europe – mais avec un changement très net d'orientation puisque l'Europe du Nord avec laquelle les liens étaient si anciens ne cessa de régresser en pourcentage au profit des îles Britanniques et de l'Europe du Sud. Dans le contexte d'un passage de plus en plus marqué de

la navigation à voile à la navigation à vapeur (p. 178-179), Bordeaux avait ainsi développé des liaisons à l'échelle du monde tout entier avec un réel succès : ce fut sans aucun doute un apogée de son activité maritime qu'accompagna un développement industriel surtout marqué dans les constructions navales, avec un très remarquable succès dans la construction des clipper, et dans l'agroalimentaire pour lequel le développement de la conserverie fut un appoint essentiel ; il commença d'ailleurs bien avant le Second Empire avec l'utilisation en grand du procédé Appert et, par exemple, la création de la maison Rödel en 1834, cependant que les premières sécheries bordelaises de morue datent de 1840. Peut-être aurait-il fallu davantage souligner que l'essor des années 1850-1870 fut préparé avant cette période et qu'à Bordeaux comme ailleurs la monarchie de Juillet a été une période très créatrice ; il me semble que Bruno Marnot a exagéré la lenteur des processus de croissance entre 1830 et 1850 au profit de leur « épanouissement » sous le Second Empire. Quoiqu'il en soit, la conséquence en fut un doublement du commerce extérieur assuré par Bordeaux en une vingtaine d'années. Ces nouveaux champs d'activités, le maintien des piliers traditionnels du port – « le vin et les eaux-de-vie lui assuraient plus que jamais un avantage comparatif » (p. 207) – débouchaient sur « un modèle de croissance portuaire qui a progressivement trouvé sa cohérence », notamment parce qu'il s'appuyait sur une dynamique régionale nouvelle et sur une nette amélioration des liaisons terrestres (cf. le bel essor ferroviaire, avec un rôle très important des Péreire), mais le vent tourna dans la deuxième moitié des années 1860 qui virent s'amonceler les difficultés. Peut-être Bruno Marnot a-t-il tort de trop insister sur celles-ci (p. 208) car la courbe du commerce extérieur du port (p. 143) et, malgré une crise en 1867, celle du cabotage (p. 159) indiquent clairement que l'essor continue.

Sans doute a-t-il été trop influencé par les années qui ont suivi. L'histoire du port de Bordeaux sous la III^e République est en effet apparemment paradoxale : d'une part, grâce largement à l'activité portuaire, Bordeaux et ses environs s'industrialisent comme jamais auparavant. L'agroalimentaire, déjà noté, la construction navale et la croissance métallurgique qu'elle entraîne, en sont les marques principales. Mais, d'autre part, son port ne cesse de reculer en importance à l'échelle de l'Europe et du monde. Bien sûr, ce n'est pas une originalité : il en va de même de l'ensemble des ports français, mais force est de constater que, malgré un accroissement sensible de ses activités, le poids relatif du port de Bordeaux est de moins en moins grand. Les nouvelles orientations – Asie, Océanie, Afrique coloniale – prises sous le Second Empire témoignaient d'un réel dynamisme mais le tableau de la p. 238 montre que, quantitativement, leur apport est loin d'être considérable : parmi les nouvelles destinations, seules l'Amérique latine et l'Afrique du Nord pèsent.

L'image d'un paradoxe s'impose d'autant plus que le trafic a très fortement augmenté, et cela dans tous les domaines : Bordeaux est, par exemple, comme l'a montré Philippe Roudié, devenu un grand port de transport des émigrants, ce que met bien en valeur B. Marnot (p. 238-239). Certes, la progression des activités maritimes bordelaises est dans un premier temps la fille de cet apogée du Second Empire mis en valeur plus haut puisque le trafic du port de Bordeaux passe de 641 430 tjn en 1860 (voir les données du tableau de la p. 238) à 2 173 670 en 1880. Elle est ensuite fortement freinée par les difficultés économiques générales et, en 1900, on n'est pas au-delà : 2 194 046 tjn. Au contraire, comme le souligne Bruno Marnot – mais peut-être avec moins de force qu'il n'aurait fallu – les années d'avant-guerre sont remarquables : 3 409 904 tjn en 1913, soit une progression de 55 % par rapport à 1900, ce qui n'est pas rien ! Et d'ailleurs entre 1905 et 1913 le taux de croissance annuel de Bordeaux est clairement au-dessus de la moyenne des autres ports français (tableau p. 142). On peut regretter à cet égard qu'il ait davantage mis l'accent sur « les mauvais résultats commerciaux des années 1885-1905 » (p. 312), que sur la belle croissance des années 1905-1913.

C'est d'ailleurs l'époque où les travaux d'aménagement sont les plus importants, avec la construction d'un deuxième bassin à flot, l'aménagement du quai des Queyries sur la rive droite, l'approfondissement des passes... (voir le tableau des p. 321-322). « Le cœur vivant de l'activité maritime » s'est ainsi déplacé à Bacalan sur la rive gauche, aux Queyries et vers Lormont sur la rive droite, ce dont Eugène Boudin nous a gardé le souvenir (p. 10), même si l'activité « est demeurée prioritairement concentrée dans la partie historique du port » (p. 12). Les aménagements au cours du XIX^e siècle, les débats très vifs auxquels ils ont donné lieu dans les années 1880 (p. 271-277) sont un des moments forts du livre. Il s'agit d'un domaine que l'auteur maîtrise parfaitement. Tout juste peut-on regretter qu'à ce sujet mais aussi pour la comparaison avec les autres ports européens il n'ait pas tiré partie des Actes de l'Académie de Bordeaux qui sont riches dans ce domaine. Parmi les analyses essentielles du livre figure en effet, tout au long de l'ouvrage, la mise en perspective de Bordeaux par rapport aux autres ports européens. C'est cette vision d'ensemble, parfaitement maîtrisée, qui conduit Bruno Marnot à nous expliquer pourquoi, malgré la croissance de son activité, Bordeaux n'a cessé de reculer dans la hiérarchie des ports européens.

Les Bordelais du XIX^e siècle ont eu conscience de ces problèmes et ont même fini par tourner la page par rapport au XVIII^e siècle. Ils ont refusé le déclin, fait des grands efforts d'aménagements portuaires – pour lesquels Bruno Marnot a pu bénéficier de la richesse de la série O des Archives communales de Bordeaux –, élaboré de grands projets comme le creusement d'un canal de Grattequina à

Bacalan, mais aussi de fonctionnement du négoce et de l'armement et, comme je l'écrivais au début de cette notice, en 1913 le port et ses activités n'ont plus rien à voir avec ce qu'ils étaient au XVIII^e siècle. On se situe incontestablement à une autre dimension, les efforts réalisés se concrétisant par un taux de croissance, au début du XX^e siècle, supérieur à celui des autres ports français. Mais Bordeaux n'a pas réussi à redevenir un grand port mondial ni même un grand port européen, comme le constatait en 1902 Maurice Bellecroix : « au point de vue commercial et maritime, Bordeaux est en décadence. Rangé parmi les grands ports il y a vingt ans, il n'est plus qu'un port de second ordre » (p. 13). Il est clair qu'il ne pouvait pas en être autrement : d'un côté, il y a eu tous ces travaux d'aménagement, des liaisons de plus en plus améliorées avec l'hinterland régional, de plus en plus d'importations – par exemple, les oléagineux ou le charbon gallois –, de plus en plus d'activités industrielles sur place et donc de produits à exporter, ce qui s'est traduit par un fort accroissement du trafic. Mais, d'un autre côté, il y avait des handicaps structurels trop pesants : le coût des prestations, la situation géographique défavorable par rapport aux grands ports du Nord-Ouest européen tellement mieux reliés à l'hinterland européen, la chute de l'armement local. En particulier, Bruno Marnot souligne que Bordeaux a souffert de ne pouvoir dilater son hinterland (p. 318).

Néanmoins, prenons garde : le terme de *décadence* est trompeur puisque celle-ci n'est définie que par rapport à l'éclat maritime du XVIII^e siècle. Or, et Bruno Marnot le montre parfaitement, au début du XX^e siècle non seulement le port de Bordeaux n'a pas reculé en données brutes mais au contraire il a connu un accroissement considérable. La question reste que, ce faisant, il s'est néanmoins beaucoup moins développé que d'autres, ce qui signifie que le terme de décadence est plus qu'excessif, mais qu'il y a bien eu un déclin relatif marqué que les Bordelais ont essayé vainement de combattre pied à pied. Ce déclin se situe à l'échelle européenne car, en 1913, pour le commerce total, Bordeaux reste au troisième rang français « après Marseille et Le Havre, mais devant Rouen et Dunkerque » tout en tombant au sixième rang pour le commerce extérieur, alors qu'il avait occupé le premier au XVIII^e siècle » (p. 13). Si, au XX^e siècle, en chiffres bruts son activité continua pendant longtemps à s'accroître, il n'empêche qu'au niveau européen et mondial sa « perte de compétitivité [était] devenue structurelle » (p. 17).

Les apports de cet ouvrage sont donc considérables, et il est désormais le livre de référence pour l'histoire du port de Bordeaux au XIX^e siècle. On ne pourra pas non plus écrire l'histoire générale de Bordeaux au XIX^e siècle sans lui faire le plus large appel. La documentation utilisée est non seulement très riche mais parfaitement maîtrisée. Le contexte général des évolutions portuaires mondiale, européenne et française est connu, dominé et utilisé. Il n'est pas

jusqu'aux aspects techniques qui ne soient fort bien traités. On permettra à un Bordelais d'ajouter que Bruno Marnot permet de bien connaître la géographie portuaire du port de la lune – qui cesse de l'être tant l'extension est grande – et de son évolution ; ce n'est pas l'un des moindres mérites de cet excellent travail, qui en outre se lit fort bien.

Jean-Pierre Poussou

Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, *Les Littoraux à l'heure du changement climatique*, Paris, Rivages des Xantons/Les Indes Savantes, 2014, 261 p.

Nous disposons enfin des résultats du colloque international qui s'est déroulé les 18, 19 et 20 novembre 2010 à la Corderie Royale à Rochefort. Quelques mois après la catastrophe Xynthia, les organisateurs ont su prendre de la hauteur pour confronter « les évolutions climatiques et littorales actuelles avec les évolutions des derniers siècles, pour mieux les comprendre et prévoir les changements à venir ». Ce colloque constitue un tournant important en promouvant une approche pluridisciplinaire dont la pertinence s'est imposée et ne s'est pas démentie depuis. L'éventail des disciplines représentées comprenait la climatologie, la géophysique, l'océanographie, la géologie marine, la sédimentologie, l'écologie, la géographie, la géomatique et l'histoire. Les directeurs de l'ouvrage ont organisé cette publication en quatre grandes parties et rédigé une introduction et une conclusion d'une très grande clarté.

La première partie est consacrée à une synthèse sur les modélisations des prédictions des changements climatiques et des études sur les changements climatiques passés reconstruits à partir des archives. Hervé Le Treut s'est chargé de la modélisation numérique, basée sur les équations de la mécanique des fluides et de la conservation de l'énergie, permettant de proposer une prévision globale pour le présent siècle du relèvement du niveau de la mer. Il souligne néanmoins les incertitudes à l'échelle régionale des conséquences pour les territoires littoraux. Maria Joao Alcoforado présente les résultats d'une enquête qui couvre le temps long, depuis la tempête Barbara de 1739 jusqu'à nos jours, et qui montre, en cartographiant les lieux les plus touchés, l'impact dévastateur des tempêtes sur la côte portugaise. Jérémy Desarthe met en valeur les rythmes et les cycles des tempêtes sur le littoral méridional breton pour exposer des aspects de la vulnérabilité des sociétés paludières de Guérande et de Bourgneuf, et la capacité de résilience des acteurs locaux en matière de gestion de l'entretien des digues. Emmanuel Garnier affirme qu'il ne faut pas isoler Xynthia des autres événements extrêmes recensés sur la très longue durée. Il insiste sur le fait que contrairement aux littoraux atlantiques et méditerranéens qui furent largement épargnés dans la seconde moitié du xx^e siècle, ceux de l'Europe du Nord furent particulièrement frappés. Il en résulte un rapport différent aux événements

extrêmes. Après chaque catastrophe sur les littoraux de l'Europe du Nord, il y eut la volonté de faire des diagnostics pour délimiter les territoires vulnérables et les zones insubmersibles. L'absence de ces catastrophes fait qu'on assista ailleurs à une rupture mémorielle qui explique l'effroi devant l'évènement Xynthia.

La seconde partie traite des variations du niveau de la mer et du « climat des vagues ». Guy Wöppelman rappelle que les marégraphes constituent l'outil de mesure de l'élévation du niveau marin, mais qu'il est nécessaire de pondérer les résultats en comparant les mouvements verticaux des côtes et ceux du niveau de la mer. Dario Camuffo propose une autre manière de mesurer les variations locales du niveau de la mer à Venise, qui résultent à la fois de l'enfoncement du territoire et de la montée des eaux, en ayant recours aux informations tirées des témoignages picturaux que constituent les douze tableaux des peintres Canaletto et Bellotto. Xavier Bertin, quant à lui, s'intéresse aux mouvements des vagues. Or la modélisation rétrospective des vagues de 1952 à 2010 révèle une augmentation significative des hauteurs de l'ordre de 0,02 m par an, avec néanmoins des différences selon les lieux. Or, notamment en Europe du Nord, ce paramètre n'était pas pris en compte: l'érosion était mise uniquement sur le compte de la montée de la mer et d'une diminution des apports sédimentaires.

420

La troisième partie de l'ouvrage traite des évolutions morphologiques et stratigraphiques. Frédéric Pouget présente un article très dense associant un véritable atlas qui met en évidence sur le temps très long, à partir des études des littoraux de Brouage et du sud de l'île d'Oléron, la dynamique des littoraux charentais. Il constate une mobilité importante du trait de côte, parfois de l'ordre de 20 m par an sur plusieurs décennies. Éric Chaumillon démontre que les dix ans d'études consacrés aux interactions vent/vagues, à la résonance des ondes de tempêtes sur le plateau continental et à la dynamique de submersion à terre permettent d'affirmer que les côtes charentaises constituent un laboratoire exceptionnel dont les résultats sont transposables à une échelle globale pour la connaissance de la dynamique des littoraux. Les travaux de Bernadette Tessier sur les environnements estuariens montrent que les changements climatiques correspondent à des forçages majeurs des évolutions des estuaires que Dirk-Jan Walstra, grâce à une modélisation numérique, peut simuler à des échelles allant de la décennie au millénaire.

La dernière partie concerne les êtres vivants et les sociétés. Valérie David rappelle que le plancton est un indicateur climatique et que les foraminifères planctoniques accumulés dans les fonds sédimentaires marins permettent de reconstituer les climats du passé à travers l'étude des espèces identifiées. Virginie Duvat et Alexandre Maignan s'interrogent sur trois stratégies possibles: le recul stratégique, la résistance par exhaussement et renforcement des ouvrages, la fixation d'une position du trait de côte que l'on accepte de défendre. Mais cela

passé d'abord par une évaluation de la vulnérabilité des côtes à l'aide d'une grille de diagnostic qu'elle présente. Un corpus de cartes anciennes et d'autres données issues des sources archivistiques permet à Thierry Sauzeau de mettre en valeur que le littoral actuel est le produit de l'interaction entre l'homme et son environnement. La vulnérabilité des sociétés littorales résulte de leurs choix. Il faut pouvoir les identifier par des études très locales, parfois à l'échelle des villages, avant d'envisager des solutions radicales, comme le renforcement des protections ou l'abandon pur et simple. Son étude propose alors des pistes de réversibilité pour certains paysages construits par l'homme comme la dépoldérisation, la renaturation ou le repli des activités et des zones bâties.

Mais au-delà de la confirmation de la nécessité d'une approche pluridisciplinaire, les auteurs tiennent à insister sur deux points : il faut multiplier les études locales car des côtes proches peuvent présenter des évolutions diamétralement opposées ; il est nécessaire de mener des observations sur le temps long ou très long. Les approches quantitatives ne sont pas suffisantes, et il faut avoir recours aux approches qualitatives que procurent les études historiques. C'est nécessaire pour comprendre comment un territoire côtier est passé de la sensibilité à la vulnérabilité. En matière de prévention des risques, la connaissance précise des événements extrêmes passés est tout aussi utile que les hypothèses fournies par les modélisations prospectives¹.

Gérard Le Bouëdec

Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, PUR, 2013, 312 p.

À la lecture d'*Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, on constate le chemin parcouru depuis la découverte du navire d'Anticythère et de l'épave romaine de Mahdia au début du xx^e siècle, puis de la première véritable fouille sous-marine scientifique, celle des épaves du Grand Congloué, à partir de 1952, par Fernand Benoît et Jacques-Yves Cousteau qui faisaient là œuvre de pionniers. Grâce au travail des archéologues professionnels et amateurs, cette jeune discipline est arrivée au stade de la maturité et personne ne peut plus mettre en doute ses apports essentiels à la connaissance historique. C'est ce que rappellent G. Le Bouëdec et P. Arnaud dans deux très bons articles de ce volume.

La France a eu un rôle décisif dans la naissance et la structuration de cette discipline scientifique. En effet, le Premier Congrès international d'Archéologie

1 Pour ceux qui voudraient en savoir plus sur l'expertise historique et la méthodologie mise en œuvre, il suffit d'ouvrir l'ouvrage passionnant de Jacques Péret et Thierry Sauzeau intitulé *Xynthia ou la mémoire réveillée. Des Villages charentais et vendéens face à l'océan (xvii^e-xxi^e siècles)*, La Crèche, Région Poitou-Charentes/Geste Éditions, 2014, 289 p.

sous-marine, organisé par la ville de Cannes et le Club Alpin sous-marin, s'est tenu en juin 1955 et onze ans plus tard André Malraux fut à l'initiative de la création du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM). On attendait depuis longtemps un ouvrage en français² qui puisse intéresser les chercheurs, les étudiants et le public cultivé : ce livre existe désormais et il comble parfaitement cette lacune. Il est la publication d'une partie importante des communications du colloque international organisé par C. Cérino, M. L'Hour et É. Rieth à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) du 3 au 6 juin 2009³, intitulé « Archéologie sous-marine & patrimoine. Des pratiques aux enjeux de médiation ».

422

Le livre est divisé en cinq parties : La protection du patrimoine sous-marin, entre droit et formation ; Trois décennies de fouilles... ; De l'éstran aux abysses, les nouvelles perspectives de la recherche ; Rapports de l'archéologie sous-marine avec les autres sciences humaines et sociales et enjeux scientifiques des fouilles subaquatiques ; Problèmes de conservation, médiations muséographiques et mises en patrimoine. Elles sont de longueur très inégale : entre 3 et 8 articles, et l'on a parfois un peu de mal à comprendre la logique du plan, en particulier en ce qui concerne les trois premières parties. De plus, certaines parties sont introduites, d'autres non. On peut aussi regretter que dans plusieurs articles les images soient des illustrations sans rapport direct avec le propos et que les références aux figures ne soient pas systématiques dans le corps du texte. Mais ce ne sont là que des détails, car la lecture de ce beau livre est passionnante.

Après une courte, mais très intéressante introduction de J.-M. Le Boulanger, quatre articles évoquent l'évolution de la législation pour la protection du patrimoine archéologique sous-marin. Deux font le point sur la situation en France – M. L'Hour et O. Hulot – et deux autres évoquent la situation en Italie et en Espagne – T. Scovazzi, F. Cibecchini. Les éléments évoqués se recoupant souvent, il y a quelques répétitions, mais les auteurs dépassent toujours l'évocation des faits. Leurs réflexions sur les exemples nationaux et sur les accords internationaux – CNUDM, Montego Bay, 1982 ; CPPCS, Paris, 2001 – sont stimulantes. L'article d'É. Rieth est aussi très utile car il donne une série de définitions souvent difficiles à trouver, et il fait un bilan précis et argumenté de la formation des archéologues-plongeurs en France.

Un autre intérêt de l'ouvrage est de nous présenter de manière précise, mais accessible au grand public, beaucoup de cas concrets et des fouilles dans des

2 Il faut saluer la qualité des traductions des articles en anglais de Chr. Ropers car l'exercice était difficile.

3 Les organisateurs ont eu la bonne idée d'enregistrer en vidéo les communications et de les mettre à disposition en ligne de manière impeccable : <<http://web.univ-ubs.fr/uah2009/ressources/ressources.html>>.

contextes très différents – fouilles terrestres, d'estran, de grandes profondeurs... On est impressionné par les spectaculaires fouilles américaines de *La Belle* ou du *H. L. Hunley* qui mettent en œuvre des moyens techniques et financiers considérables. En France, et plus généralement en Europe, les choix sont différents car il faut gérer la fouille de nombreuses épaves, et il n'est pas possible de concentrer l'ensemble des moyens financiers sur quelques opérations. Mais à la lecture des articles sur les épaves de Copenhague ou de *La Natière*, on est admiratif devant la qualité du travail effectué.

L'ouvrage aborde également de manière pédagogique les aspects les plus techniques des fouilles modernes et de la construction navale. Cette volonté de faire partager le travail et les découvertes des archéologues sous-marins est aussi évidente dans les articles qui traitent des problématiques liées à la conservation du matériel organique et métallique et de la présentation des fouilles au public. On s'y occupe de la création d'atlas des biens culturels – M.-P. Jézégou –, et de la mise en valeur dans des musées – Bremerhaven, Musée national de la Marine... – ou dans le cadre d'expositions – « La mer pour mémoire ». Il faut souvent inventer des médiations originales, en particulier lorsqu'on ne peut sortir les épaves de l'eau, comme c'est le cas des nombreuses épaves métalliques de Bretagne-Sud – C. Cérino.

Avec la publication de ce livre, les Presses universitaires de Rennes enrichissent la collection « Archéologie & Culture » d'un bel ouvrage que l'on peut dès à présent considérer comme indispensable pour qui s'intéresse à l'archéologie sous-marine.

Laurent Hugot

