

numéro

18

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Travail et travailleurs maritimes,*

*XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle :*

*du métier aux représentations*

IV Chronique – 979-10-231-1435-5



revue dirigée par

**Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

## *Travail et travailleurs maritimes*

Le numéro 18 de la *Revue d'histoire maritime* se compose de deux groupes de contributions. Le dossier principal, qui donne son titre à ce numéro, comporte douze textes consacrés au travail et aux travailleurs maritimes du XVIII<sup>e</sup> siècle à la fin du XX<sup>e</sup>. Il s'agit d'un champ scientifique à la confluence entre deux courants pionniers de la recherche en sciences humaines : l'histoire du travail et l'histoire maritime. Ce n'est pas une simple histoire ouvrière car sont abordés tous les aspects, dans le domaine maritime, de l'histoire du travail et des travailleurs. Les navires en mer offrent à cet égard un domaine remarquable car il s'agit d'un secteur économique qui a été notablement touché par les révolutions industrielles successives. Les problèmes sociaux sont également abordés en profondeur, aussi bien sous l'angle du niveau de vie que sous celui des revendications sociales.

Le deuxième dossier est constitué par la recherche en cours grâce à huit contributions d'étudiants préparant leur doctorat en histoire, qui proposent des mises au point sur l'état de leurs travaux. Le caractère très neuf de l'ensemble frappe tout comme la diversité des sujets, puisque l'on va de la piraterie au XVI<sup>e</sup> siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle ou la place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique de 1884 à 1924.

Les deux articles de *varia* sont tout aussi neufs puisque l'un traite des « représentations artistiques des rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral », en prenant des exemples bretons, et que l'autre montre, à partir du relevé de bateaux classés monuments historiques, les étonnantes possibilités des archives virtuelles en ligne.



## 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle* [n° 13]

*Marine, État et politique* [n° 14]

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

*La Puissance navale* [n° 16]

*Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle)* [n° 17]

### « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

LA VIE ET LES TRAVAUX DU CHEVALIER JEAN-CHARLES DE BORDA (1733-1799)

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

Jean Mascart

## HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

**COLIGNY, LES PROTESTANTS ET LA MER (1558-1626)**

Martine Acerra (dir.)

**LES MARINES DE GUERRE EUROPÉENNES**

(XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES)

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

**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)*

*Prix de l'Académie de Marine, 2000*

*Grand prix de la mer* décerné par l'Association des écrivains de langue française, 2000  
Olivier Chapuis

**LA GUERRE DE COURSE EN MÉDITERRANÉE (1515-1830)**

Antoine-Marie Graziani & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

**LA GRANDE MAÎTRESSE, NEF DE FRANÇOIS I<sup>er</sup>**

Max Guéroul & Bernard Liou

**LES GALÈRES AU MUSÉE DE LA MARINE**

Renée Burllet

**SOUS LA MER OU LE SIXIÈME CONTINENT**

Christian Buchet (dir.)

**LA PUISSANCE MARITIME**

Christian Buchet, Jean Meyer & Jean-Pierre Poussou (dir.)

**LA MER, LA FRANCE ET L'AMÉRIQUE LATINE**

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

**CANADIENS EN GUYANE (1745-1805)**

*Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer (2006)*  
Robert Larin

**LES MESSAGERIES MARITIMES**

*L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

**LA FRANCE ET L'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE**

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

**LES VILLES BALNÉAIRES D'EUROPE OCCIDENTALE**

**DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE À NOS JOURS**

Alain Lottin, Yves Perret-Gentil & Jean-Pierre Poussou (dir.)

**LA COMPAGNIE DU CANAL DE SUEZ**

*Une concession française en Égypte (1888-1956)*

Caroline Piquet

**NÉGOCIANTS ET MARCHANDS DE BORDEAUX**

*De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey

Préface de Jean-Pierre Poussou

**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

**LES GRANDS PORTS DE COMMERCE FRANÇAIS**

**ET LA MONDIALISATION AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE**

Bruno Marnot

**LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne**

*De Concarneau à la Corogne (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup>)*

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

**LES MARINES DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE**

(1763-1783)

*I - L'instrument naval*

Philippe Bonnichon, Olivier Chaline

et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

**LE VOYAGE AUX TERRES AUSTRALES**

**DU COMMANDANT NICOLAS BAUDIN**

*Genèse et préambule (1798-1800)*

Michel Jangoux

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

Revue dirigée par

*Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou*

*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 (17) avait pour thème Course, piraterie et économies littorales (xv<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle).*

*Les prochains numéros (19 et 20) porteront sur Les Amirautés en France depuis le Moyen Âge et La Marine française pendant la Grande Guerre.*

## Comité scientifique international

Nicolas Rodger (All Souls College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

## Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Amiral Jean-Marc Brûlez, Christian Buchet, Gilbert Buti, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrère, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

## Secrétariat de la rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Bruno Marnot (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

***Revue d'histoire maritime***

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes, université Paris-Sorbonne, 1 rue Victor Cousin - F-75230 Paris cedex 05

*Revue d'***HISTOIRE  
MARITIME**

n° 18 • 2014/I

**Travail et travailleurs maritimes,  
XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle :  
du métier aux représentations**



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2014

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-942-4

PDF complet – 979-10-231-1419-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1420-1

Introduction – 979-10-231-1421-8

I-1 Welke – 979-10-231-1422-5

I-1 Cousin – 979-10-231-1423-2

I-1 Delente – 979-10-231-1424-9

I-2 Zysberg – 979-10-231-1425-6

I-2 Cochard – 979-10-231-1426-3

I-2 Gorski – 979-10-231-1427-0

I-2 Barzman & Crochemore – 979-10-231-1428-7

I-3 Margain – 979-10-231-1429-4

I-3 Lévy-Dumoulin – 979-10-231-1430-0

I-3 Dubost – 979-10-231-1431-7

II Doctorants – 979-10-231-1432-4

III Motte – 979-10-231-1433-1

III Lescop et al. – 979-10-231-1434-8

**IV Chronique – 979-10-231-1435-5**

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2

Maquette et réalisation : Compo Meca Publishing (64990 Mouguerre)  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

Adaptation numérique 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

### SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

## SOMMAIRE

Éditorial .....	5
Jean-Pierre Poussou	

### I

#### DOSSIER : TRAVAIL ET TRAVAILLEURS MARITIMES, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> SIÈCLE : DU MÉTIER AUX REPRÉSENTATIONS

Introduction	
John Barzman & Jean-Louis Lenhof.....	13

#### MÉTIERS DE LA MER À L'ÈRE DE LA VAPEUR

Vapeur et travail industriel dans la navigation maritime commerciale au XIX <sup>e</sup> siècle	
Ulrich Welke .....	25

Une forme de travail maritime au révélateur du naufrage : les stewardesses du <i>RMS Titanic</i> (1912)	
Justine Cousin .....	47

Être officier de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne de New York pendant les Trente Glorieuses	
Julien Delente.....	63

#### CONDITIONS DE TRAVAIL ET PROTECTION SOCIALE

Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran	
André Zysberg.....	93

Salaires et niveaux de vie des marins du commerce au XIX <sup>e</sup> siècle à partir de l'exemple havrais	
Nicolas Cochard.....	113

Systèmes d'épargne et retraites des marins du commerce au Royaume-Uni, 1747-1931	
Richard Gorski.....	133

Conditions de travail en mer et pavillons de complaisance : l'action de la Fédération internationale des ouvriers du transport de 1948 à 1974	
John Barzman & Kevin Crochemore .....	161

## IDENTITÉS ET REPRÉSENTATIONS

« Celui qui n'est plus bon à rien sur terre peut toujours devenir marin » : métier et identités du marin en Allemagne durant l'entre-deux-guerres Constance Margain.....	181
La mécanisation des activités halieutiques au miroir du documentaire cinématographique : l'exemple britannique, des années 1920 au lendemain de la seconde guerre mondiale Olivier Lévy-Dumoulin.....	201
L'homme et la machine dans la pièce <i>The Hairy Ape</i> d'Eugene O'Neill (1921) Thierry Dubost.....	221

## II

### NOUVEAUX CHAMPS DE RECHERCHE : TRAVAUX EN COURS DE DOCTORANTS

4	Présentation des textes des doctorants Jean-Pierre Poussou.....	239
	Le pirate de l'âge d'or : du bandit des mers à l'avatar héroïque Lucie Card.....	241
	Le monde de la pêche comme situation de « ressources communes » : le cas de Dieppe, des années 1720 à la Restauration Romain Grancher.....	251
	Le commerce du vin d'Aquitaine en Bretagne au XVIII <sup>e</sup> siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII <sup>e</sup> siècle : atouts et contraintes méthodologiques Frédéric Candelon-Boudet.....	267
	Les élèves de l'École spéciale de marine de Brest et leur destin Hélène Vencent.....	275
	La place de l'immigrant dans les stratégies de la Compagnie générale transatlantique sur l'Atlantique nord, 1884-1924 Antoine Resche.....	283
	Le travail en mer à bord des navires de commerce depuis l'introduction du code ISM Claire Flécher.....	291
	L'image du port de Livourne entre identité culturelle et avenir de la ville Francesca Morucci.....	305

III  
VARIA

L'usage de représentations artistiques de rivages comme outils de connaissance de l'évolution du littoral : exemples bretons Edwige Motte .....	327
Enjeux et techniques pour le relevé des bateaux classés Monuments historiques : Archives virtuelles en ligne (AVEL) Laurent Lescop <i>et al.</i> .....	349

IV  
CHRONIQUE

Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe fin XVII <sup>e</sup> -mi-XIX <sup>e</sup> siècle Position de thèse de Jean-Sébastien Guibert .....	387
--	-----

V  
COMPTE RENDUS

Patrick Villiers, <i>Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil</i> .....	399
Michel Jangoux, <i>Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)</i> .....	400
Jean-François Klein, <i>Les Maîtres du comptoir : Desgrand père &amp; fils (1720-1878). Réseaux du négoce et révolutions commerciales</i> .....	402
Mickaël Augeron et Olivier Caudron, <i>La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage</i> .....	404
Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 » .....	406
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), <i>Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)</i> .....	408
Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), <i>Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)</i> .....	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i> .....	413



IV

## Chronique



MÉMOIRE DE MER, OCÉAN DE PAPIERS.  
NAUFRAGE, RISQUE ET FAIT MARITIME À LA GUADELOUPE,  
FIN XVII<sup>e</sup>-MI-XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

*Jean-Sébastien Guibert*  
*Docteur en histoire, université des Antilles et de la Guyane*

POSITION DE THÈSE DE DOCTORAT<sup>1</sup>

Ce sujet de thèse a pour point de départ un paradoxe : malgré l'omniprésence du fait maritime<sup>2</sup> dans l'histoire des Petites Antilles, leur historiographie tourne le dos à la mer. À quelques exceptions près, et jusqu'à récemment, c'est le monde de l'habitation qui a concentré l'attention des recherches universitaires<sup>3</sup>. Qu'en est-il des aspects maritimes de l'histoire de ces îles ? Si le travail d'Anne Pérotin-Dumon répond à cette question pour les deux ports principaux de la Guadeloupe dans une perspective d'histoire urbaine<sup>4</sup>, l'intérêt pour la question reste entier.

L'étude des risques naturels couvre l'ensemble des périodes et des approches historiques de l'histoire des Petites Antilles<sup>5</sup>, mais la question des risques

- 1 Thèse de doctorat d'histoire sous la dir. de Danielle Bégot, présentée et soutenue publiquement le 24 mai 2013 à Saint-Claude, Guadeloupe. Le jury était composé de : Danielle Bégot, professeur émérite à l'université des Antilles et de la Guyane ; Jacques Dumont, professeur à l'université des Antilles et de la Guyane ; Sylviane Llinares, professeur à l'université de Bretagne Sud (rapporteur) ; Silvia Marzagalli, professeur à l'université de Nice Sophia-Antipolis (présidente du jury) ; Éric Rieth, directeur de recherches au CNRS, Musée de la marine (rapporteur) ; Michel L'Hour, conservateur général du patrimoine, directeur du Département des recherches en archéologie subaquatique et sous-marine.
- 2 Cette terminologie reprend celle développée par Christiane Villain-Gandossi et Éric Rieth (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime »*. Sources et champ de recherche, Paris, CTHS, 2001, introduction, p. 7-15.
- 3 Danielle Bégot, « D'une histoire entièrement à part à une histoire à part entière ? », dans Danielle Bégot (dir.), *Guide de la recherche en histoire antillaise et guyanaise*, Paris, ASOM/CTHS, 2011, p. 15-37.
- 4 Anne Pérotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, 1650-1820*, Paris, Karthala, 2000.
- 5 Maurice Burac (dir.), *Les Antilles, terre à risques*, Paris, Karthala, 1999 ; Alain Yacou, *Les Catastrophes naturelles aux Antilles*, Paris, Karthala, 1999 ; Pascal Saffache, Marc Jean-Valéry et Vincent Huygues-Belrose (dir.), *Les Cyclones en Guadeloupe : quatre siècles cataclysmiques. Éléments pour une prise de conscience de la vulnérabilité de l'île de l'archipel guadeloupéen*, Petit-Bourg, Ibis rouge, 2003.

maritimes n'y est pas abordée. Cette situation appelait une réflexion d'autant plus que cette question renvoie au renouveau d'intérêt pour l'étude des risques en histoire, dont Mathias Tranchant a présenté une approche théorique et sa mise en pratique pour l'histoire de La Rochelle au Moyen Âge<sup>6</sup>. L'événement, sa perception et sa prise en compte s'y retrouvent propulsés au cœur des problématiques de l'historien comme révélateurs des structures, une perspective que George Duby avait déjà envisagée<sup>7</sup>.

388

Cette situation historiographique a orienté les recherches entreprises dans le cadre de cette thèse vers l'utilisation d'un événement, le naufrage, défini comme la perte partielle ou totale d'un navire, et de sa répétition tout au long de la période coloniale, comme un prisme. L'hypothèse était d'envisager ces événements comme un révélateur des aspects maritimes de l'histoire des Antilles. L'idée était aussi de proposer une mise au point sur la question des risques maritimes aux Petites Antilles, et bien sûr de renseigner les conditions de navigation dans l'espace maritime d'une colonie antillaise. Enfin, ces événements, à la fois objets d'histoire mais aussi à l'origine d'un des champs de recherche en archéologie sous-marine, sont particulièrement utiles pour savoir quels peuvent être les apports des sciences historiques à l'archéologie sous-marine.

Ces différentes réflexions sur des champs de recherche à peine défrichés expliquent le titre de la thèse : les vestiges archéologiques – mémoire de mer – sont révélés par le résultat de recherches en archives – cet océan de papiers. Le sous-titre *Naufrage, risque et fait maritime* reprend les problématiques générales. Le naufrage doit-il être considéré comme un risque ? Quelles en sont les particularités aux Antilles ? En quoi cet événement est-il révélateur d'un fait maritime propre à l'histoire des Petites Antilles ? Ce questionnement a orienté les bornes chronologiques de ce sujet. La période de colonisation européenne à partir de 1635 offre un point de départ intéressant qui complète et prolonge la thèse de Jean-Pierre Moreau sur la navigation européenne aux Petites Antilles, soutenue en 1985<sup>8</sup>. La période de la modification profonde des conditions de navigation, liée notamment à la sécurisation des littoraux et à l'apparition de la propulsion mécanique aux Antilles entre 1830 et 1850, propose une séquence

6 Mathias Tranchant, « La culture du risque chez les populations usagères de la mer et des littoraux du Ponant » et « La sécurisation maritime du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ? », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », 2008, respectivement p. 9-45 et p. 67-86.

7 George Duby, *L'Histoire continue*, Paris, Odile Jacob, 1991, p. 159.

8 Jean-Pierre Moreau, *Navigation européenne dans les Petites Antilles aux XVII<sup>e</sup> et début du XVIII<sup>e</sup> siècles : sources documentaires et approche archéologique*, thèse d'histoire, université Panthéon-Sorbonne, 1985.

de fin d'étude intéressante dans une perspective historique, archéologique et patrimoniale. Le choix de cette période repose aussi sur une certaine homogénéité dans la fréquentation et dans la prise en compte des dangers qui pèsent sur la navigation, notamment par l'administration coloniale.

## PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIE

### Un questionnement transdisciplinaire

La situation historiographique présentée ci-dessus, loin d'être un frein, a été pour nous un moteur stimulant. Ainsi, les recherches portant sur d'autres horizons géographiques ont largement été mises à contribution et confrontées à l'espace maritime antillais. L'intérêt pour les aspects maritimes de l'histoire des Antilles est un élément novateur en lui-même, mais l'approche problématisée, telle qu'elle a été notamment présentée par Mathias Tranchant, a permis de rendre l'étude dynamique en s'intéressant aux différents dangers qui pèsent sur la fréquentation maritime aux Antilles mais aussi à la perception que s'en faisaient les contemporains. Quels sont ces dangers ? Dans quelles proportions existent-ils ? Quelles sont les conséquences humaines et matérielles de ces pertes ? Comment sont-ils perçus ? Observe-t-on une adéquation entre les analyses de l'historien et celles des gens de mer ? Les moyens mis en œuvre par les différents utilisateurs de la mer pour réduire l'impact des aléas a été au cœur de nos interrogations, notamment afin de comprendre les processus qui transforment un danger en risque, la prise en compte de dangers et la mise en œuvre de stratégies pour en limiter les conséquences étant, semble-t-il, un élément important de la réflexion.

Ce questionnement à visée historique s'est doublé d'une perspective archéologique, l'événement du naufrage se trouvant à la jonction des champs de recherche en histoire maritime et en archéologie sous-marine. L'intérêt porte ici sur l'exploitation pratique des sources historiques pour des recherches pouvant servir à la découverte d'un site d'épave ou apporter un complément d'information à l'étude d'un site archéologique en particulier. Les réponses apportées à ces questions peuvent donc être envisagées aussi bien dans une perspective historique qu'archéologique. Ces objectifs ont été à l'origine de la mise en place de méthodes et d'outils particuliers.

### Méthodologie

Sans pouvoir présenter tous les aspects méthodologiques, il faut retenir que l'absence des sources provenant des amirautés des Antilles a conduit à la mise en place d'une approche pour servir à l'invention d'un corpus documentaire.

Les dépouillements ont donc été réalisés en deux temps. Les premiers ont consisté en la mise en place d'une base de données des événements maritimes qui ont marqué la colonie à travers la correspondance administrative qu'entretenaient les administrateurs de celle-ci avec Versailles, puis avec Paris. Il s'agit des séries C7A et C8A pour la période moderne puis révolutionnaire et impériale, et de la série SG/CORR/GUA pour le début du XIX<sup>e</sup> siècle, conservées aux Archives nationales d'Outre-Mer (ANOM). Cette étape a permis de dresser une première base de données répertoriant les pertes en mer pour notre période, mais aussi de connaître les évolutions en matière de fréquentation maritime de la colonie et de prise en compte des dangers par l'administration coloniale. Les seconds dépouillements ont été réalisés dans les fonds d'archives des principaux ports du royaume de France en relation avec les Antilles, conservés en majeure partie dans les archives départementales de la Seine-Maritime, de la Loire-Atlantique et de la Gironde, et dans les fonds de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille. Tout comme dans les fonds des centres d'archives qui conservent des documents sur la Royale et la Navy comme au Centre d'accueil et de recherche des Archives nationales (CARAN) à Paris, au Service historique de la Défense (SHD) à Vincennes, et au Public Record Office (PRO) à Kew. Il s'agissait, dans ce second temps, de retrouver des documents concernant des navires mentionnés par la correspondance administrative, ou de réaliser des sondages dans les archives des amirautés des ports aux périodes où des événements climatiques avaient été mis en évidence au cours de la première étape.

Les résultats de cette approche sont inégaux, mais ils restent satisfaisants pour les navires de commerce de France naufragés à la Guadeloupe ainsi que pour les navires militaires engagés aux Antilles. Les informations concernant les navires de cabotage restent lacunaires.

#### Outils

Plusieurs outils ont été créés pour tenter de répondre aux objectifs présentés ci-dessus. Le cœur de l'étude repose sur une base de données répertoriant l'ensemble des pertes en mer entre la fin du XVII<sup>e</sup> et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce tableau à entrées multiples répertorie 551 navires naufragés ; lorsque leur nom n'est pas connu, une lettre est associée à l'année de la perte. Il s'organise en quatre parties : les informations concernant les caractéristiques du navire (type, propriétaire, capitaine, voyage, cargaison) ; les conditions du naufrage (date, lieu, aléas, conséquences humaines et matérielles, sauvetage, récupération) ; l'exploitation que l'on peut tirer des sources dans une perspective archéologique ; le détail des sources.

S'il faut noter des limites évidentes de par la situation documentaire, cet outil a cependant permis de réaliser un traitement quantitatif de l'échantillon, de

proposer une cartographie des pertes en mer, mais aussi des différents dangers qui pèsent sur la fréquentation maritime. Cette base principale est associée à un tableau de l'ensemble des événements maritimes et à un autre présentant les caractéristiques de la plupart des ports et mouillages de la colonie.

La partie archéologique de la base de données a été à l'origine d'un traitement spécifique des sources. Celui-ci a donné lieu à la création d'un indice de potentiel archéologique (IPA) mêlant les informations sur les circonstances du naufrage – type de perte, opération de récupération – et sa localisation – nature des fonds et lieux. L'association de ces données semble être un élément clé dans l'évaluation du potentiel archéologique sous-marin d'une zone ou d'une région.

Il faut enfin noter que l'uniformisation des données a été mutualisée et a servi dans une perspective autant historique qu'archéologique.

## LES PRINCIPAUX APPORTS

### Typologie des pertes en mer

L'étude quantitative des pertes en mer permet d'évaluer le nombre de naufrages dans l'espace maritime de la Guadeloupe entre la fin du xvii<sup>e</sup> et le début du xix<sup>e</sup> siècle à 551 pertes, soit une fréquence de 2 à 3 navires par an. Les plus touchés sont les navires de cabotage avec 264 cas, suivis par les navires de commerce avec 179 cas ; les navires militaires ou assimilés regroupent 49 cas. L'évaluation du nombre de pertes sur la fréquentation maritime de la colonie est un exercice possible pour la navigation commerciale sur une période d'un peu moins de trente ans, entre 1764 et 1792. Celle-ci est comprise entre 0,6 et 0,75 %. Ce chiffre peut être considéré comme la fréquence des pertes par rapport à la fréquentation totale de la colonie pendant cette période pour ce type de navigation. L'étude de la répartition met en évidence le caractère côtier et portuaire des pertes en mer. Les principaux ports de Basse-Terre et Pointe-à-Pitre concentrent les pertes les plus importantes, tout comme les mouillages secondaires, tels les Saintes ou l'Anse à la Barque.

Ces résultats renvoient aux caractéristiques de la navigation aux Antilles : hormis la période de l'hivernage, les conditions de navigations sont plutôt favorables – vents alizés établis, courants réguliers, marnage faible. La répartition mensuelle des pertes tout comme l'étude de la causalité mettent en effet en évidence l'importance des aléas climatiques pendant la saison cyclonique dans la survenue de pertes en mer avec près de 80 % des cas. En affinant l'analyse, on s'aperçoit que quelques événements climatiques hors normes concentrent les pertes les plus importantes comme lors du coup de vent de septembre 1738, de celui de juillet 1765, ou encore lors des ouragans de septembre 1776 et

de juillet 1825. D'une manière générale, il faut nuancer l'importance de la guerre comme cause de pertes en mer : seules 7 % des pertes ont pour cause un affrontement armé.

Ces résultats associés à ceux de l'étude des types des pertes en mer – plus de la moitié sont des navires échoués ou jetés à la côte – a conduit à définir l'espace maritime de la Guadeloupe comme relativement sûr en termes de risque de pertes en mer.

#### Des dangers identifiés, des risques connus

Ces dangers sont clairement identifiés dès le début de la fréquentation européenne comme le montrent plusieurs témoignages. Les dangers d'échouage sont assez faibles mais ils existent ; ils sont localisés assez rapidement par l'expérience de la navigation et par les premières missions à caractère hydrographique.

392

Si la main de Dieu est clairement mise en avant dans la survenue des coups de vent et ouragans à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, les observations des administrateurs et des premiers scientifiques du XVIII<sup>e</sup> siècle laissent place à des explications plus rationnelles de ces événements à l'origine de pertes en mer. Quoi qu'il en soit, la période de leur survenue est clairement connue et s'étend de juillet à octobre.

Ces dangers sont à l'origine de différentes stratégies qui sont d'abord celle de l'évitement de la saison cyclonique aux Antilles, préconisée par les premiers administrateurs, tel Jean-Charles de Baas en Martinique (1669-1677)<sup>9</sup>. On observe aussi une tentative de gestion raisonnée de l'espace maritime de la Guadeloupe dans ce que l'on a nommé la quête d'un port pour la colonie. Cette recherche du meilleur espace portuaire commence dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle où certains mouillages sont conseillés avant de devenir obligatoires au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est dans cette perspective que le basculement portuaire entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, envisagé dès les années 1740 par Gabriel de Clieu (1737-1752)<sup>10</sup>, se réalise entre les années 1765 et la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

9 Jean-Charles de Baas (vers 1630-1677) est un officier et administrateur colonial originaire du Béarn. Il est nommé en 1667 gouverneur général des Îles du Vent, une fonction qu'il exerce entre 1669 et 1677 et au cours de laquelle il réforme l'administration des colonies d'Amérique. À défaut de pouvoir reprendre l'île de Saint-Christophe, il organise la ligne de défense aux Antilles. Au cours de la guerre de Hollande (1672-1678), il s'illustre dans la défense du Fort-Royal de la Martinique contre l'amiral Ruyter.

10 Gabriel de Clieu (vers 1687-1774) est un officier de marine et administrateur colonial originaire de Normandie. Il est nommé gouverneur de la Guadeloupe entre 1737 et 1752. Il est surtout connu pour être à l'origine de la culture du café aux Antilles, et moins pour son long gouvernement de la Guadeloupe au cours duquel il envisage l'établissement d'une ville nouvelle dans le Petit-Cul-de-Sac-Marin.

De même, les différents autres mouillages de la Guadeloupe sont considérés au regard de leurs caractéristiques face aux risques.

En parallèle, il faut noter une tendance qui dépasse le cadre des Antilles à l'amélioration des conditions de navigation par des missions à caractère hydrographique dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et par des aménagements d'abord ponctuels puis de plus en plus importants sur les littoraux et dans les principaux ports et mouillages. Cette évolution connaît un essor important au XIX<sup>e</sup> siècle, notamment avec l'application des procédés de Charles-François Beautemps-Beaupré dans l'hydrographie mais aussi avec la mise en place d'un balisage de plus en plus sérieux<sup>11</sup>. Cependant, s'il faut y voir une réelle volonté de réduire les risques de pertes en mer, il s'agit surtout d'améliorer la rentabilité du commerce en réduisant aussi les pertes de temps, notamment à l'atterrage de la Guadeloupe. L'exemple de la construction du phare de Petite-Terre entre 1835 et 1840 est à ce sujet particulièrement précieux. Quoiqu'il en soit, la prise en compte de ces dangers par les différents acteurs du monde maritime, dont les administrateurs font partie comme décideurs à l'échelle locale, est un élément déterminant qui transforme à nos yeux un danger en risque. Il en découle la mise en œuvre de projets de balisage et d'amélioration des conditions de mouillage à partir des années 1830, efforts qui se prolongent jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

#### Une approche appliquée à l'archéologie sous-marine

Le naufrage est l'élément fondateur de plusieurs champs de recherches en archéologie sous-marine. Un des objectifs initiaux a été de s'intéresser à la mutualisation des compétences et connaissances entre les deux disciplines sœurs que sont l'histoire et l'archéologie maritimes. La démarche a été à l'origine d'une étude sur le potentiel archéologique des différentes zones de navigation de la Guadeloupe à partir d'une lecture critique et orientée des sources avec la création d'un indice appelé indice de potentiel archéologique (IPA). Ainsi sur les 551 naufrages, il résulte qu'environ 50 ont de fortes chances d'être devenus des sites archéologiques. En parallèle les sites d'épaves connus ont fait l'objet d'hypothèses d'identification grâce au travail de dépouillement des sources historiques.

#### Une histoire revisitée par la mer

L'angle d'approche propose donc de revisiter l'histoire de la Guadeloupe par la mer : l'histoire de ses principaux ports, Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, est

<sup>11</sup> Sur Beautemps-Beaupré voir Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, PUPS, 1999.

interrogée à travers les dangers de leur fréquentation. Si le transfert urbain entre le chef-lieu de la colonie, Basse-Terre, et Pointe-à-Pitre implique de nombreux facteurs comme le peuplement et l'exploitation progressifs de la Grande-Terre, ou le rééquilibrage des activités économiques dans l'espace central de la colonie, il faut noter l'importance des caractéristiques portuaires dans ce choix. Basse-Terre est en effet une rade foraine dont la fréquentation est liée à sa qualité d'aiguade à la fin du *xvi*<sup>e</sup> siècle, puis à l'établissement d'un bourg marchand à la fin du *xvii*<sup>e</sup> siècle. La rade du Morne-Renfermé, lieu de l'établissement de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre en 1764, est quant à elle considérée dès le début de sa fréquentation comme une rade de sûreté, caractéristique non négligeable dans un espace soumis aux contraintes d'une saison cyclonique. Le développement du port du Moule au *xix*<sup>e</sup> siècle répond lui aussi au développement économique du nord de la Grande-Terre mais ses piètres qualités tout au long de l'année sont un frein à son développement que les projets d'aménagement des années 1830-1850 ont du mal à faire disparaître.

Les mouillages secondaires sont envisagés dans les aires de dépendances des premiers : leurs caractéristiques complémentaires en font des lieux fréquentés pour diverses raisons. C'est, par exemple, le cas de l'Anse à la Barque dans l'aire de Basse-Terre qui offre un lieu d'entretien des navires, un mouillage secondaire pour les navires au long cours, caboteurs mais aussi navires militaires, un refuge pendant la saison cyclonique, mais aussi une zone propice à la contrebande. La baie des Saintes est envisagée comme mouillage secondaire de Basse-Terre pendant la saison cyclonique à partir de 1765. Certains gouverneurs, comme Pierre Gédéon de Nolivos (1765-1768), considèrent cette rade comme un arsenal potentiel<sup>12</sup>. Les autres mouillages de la Grande-Terre, comme Baie-Mahault, Port-Louis ou Sainte-Anne, sont eux aussi fréquentés par une flotte de caboteurs malgré des qualités médiocres.

Ensuite, la thèse propose un éclairage sur la fréquentation maritime de la Guadeloupe entre la fin du *xvii*<sup>e</sup> et le début du *xix*<sup>e</sup> siècle. Si l'intérêt porte en grande partie sur le grand commerce européen – droiture et traite négrière – principalement français, le seul autorisé en théorie jusqu'à la mise en place

<sup>12</sup> Pierre Gédéon de Nolivos (1715-1791) est un officier de marine et administrateur colonial, il est originaire d'une famille béarnaise installée à Saint-Domingue. Il a été nommé gouverneur de la Guadeloupe entre 1765 et 1768 à une période clé de l'histoire de l'île : période de l'après-guerre de Sept Ans (1756-1763) au cours de laquelle la colonie expérimente une autonomie administrative et économique par rapport à la Martinique. Il met en œuvre les décisions de son prédécesseur François-Charles de Bourlamarque (1763-1764) dont celle de l'établissement officiel de la ville nouvelle de Pointe-à-Pitre. Il est ensuite nommé, entre 1769 et 1772, gouverneur de Saint-Domingue, où il possède plusieurs habitations, avant de revenir dans le royaume de France.

du système de l'*Exclusif mitigé*<sup>13</sup>, les recherches s'intéressent à la question de la fréquentation étrangère de la colonie, notamment à travers le commerce nord-américain. En parallèle, l'importance du cabotage, déjà notée par Anne Pérotin-Dumon<sup>14</sup>, transparait non seulement dans le nombre des pertes mais aussi dans l'organisation du commerce antillais. Cette histoire vue de la mer s'intéresse donc aux rouages de l'organisation du commerce antillais : la question des délais de chargement, l'importance du cabotage, l'utilisation des canots lors des transactions, le détail des chargements à l'arrivée et au retour, les procédures administratives, les opérations après naufrages, la fréquentation des ports et des mouillages secondaires par le commerce. Ces aspects permettent de compléter, en en présentant les aspects pratiques, certaines parties de l'œuvre de Jean Tarrade<sup>15</sup>.

La fréquentation militaire de la colonie est assez bien documentée. On distingue d'une manière générale une fréquentation ponctuelle de navires en campagne et une présence temporaire de navires militaires faisant office de navire des domaines aux côtés d'autres embarcations dépendant de l'administration coloniale. C'est donc aussi la guerre en mer que l'on redécouvre à travers la question des pertes en mer. On y distingue de manière assez classique les batailles navales, la guerre maritime opposant troupes à terre et flottes en mer, et la course. Cependant, les destructions qui en découlent sont finalement assez peu nombreuses, comme nous l'avons vu.

Enfin l'éclairage de sites archéologiques sous-marins via les documents d'archives propose des études de cas illustrant certains aspects de l'histoire de la Guadeloupe d'une manière nouvelle. Par exemple, l'épave dite de la baie des Saintes est peut-être celle de l'*Anémone*, une goélette de l'État faisant office de navire des domaines. Pendant sa campagne aux Antilles, ce navire était engagé dans la lutte contre le commerce de captifs, interdit dans les colonies françaises depuis 1817, lorsqu'il sombra lors du coup de vent de septembre 1824.

13 L'*Exclusif* est l'ensemble des règles organisant le commerce colonial hérité des principes mercantilistes du xvii<sup>e</sup> siècle. Il est régi par les lettres patentes d'avril 1717 et d'octobre 1727. Le principe sur lequel il repose est l'idée que les terres octroyées aux colons sous forme de concessions appartiennent à la couronne. En échange, ceux-ci doivent se soumettre à des restrictions, parmi lesquelles : l'usage exclusif des denrées de la métropole transportées par ses navires ; le transport direct des productions de la colonie par ces mêmes navires ; la prohibition des manufactures sur leur territoire, etc. L'*Exclusif mitigé* est la remise en cause ponctuelle à partir de 1763 des principes de l'*Exclusif*, entre autres par l'ouverture des ports coloniaux au commerce étranger et la mise en place de ports francs appelés entrepôts.

14 Anne Pérotin-Dumon, « Cabotage, Contraband, and Corsairs: The Port Cities of Guadeloupe and Their Inhabitants, 1650-1800 », dans Franklin W. Knight et Peggy K. Liss (dir.), *Atlantic Port Cities: Economy, Culture, and Society in the Atlantic World, 1650-1850*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1991, p. 58-86.

15 Jean Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 1972.

Finalement, on peut qualifier ces espaces maritimes comme relativement sûrs au regard de la question des pertes en mer. L'approche quantitative du phénomène permet de mettre en évidence une typologie de celles-ci allant dans ce sens. Les naufrages sont principalement liés à la survenue d'aléas climatiques pendant la saison cyclonique. Les dangers qui pèsent sur la fréquentation maritime sont donc rapidement identifiés et pris en compte afin de tenter de réduire leurs conséquences par différentes stratégies. La perspective archéologique propose d'illustrer de manière pratique la question des pertes en mer par une mutualisation des compétences et des connaissances.

Au terme de cette présentation, il faut retenir l'intérêt de l'angle d'approche maritime proposant une histoire de la Guadeloupe revisitée par la mer, qui pourrait servir à faire renouer l'histoire antillaise avec son contexte géographique qui a fait de ces territoires insulaires des confettis de terre entre mer et océan.