

numéro

18

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

Travail et travailleurs maritimes,

XVIII^e-XX^e siècle :

du métier aux représentations

V Comptes-rendus – 979-10-231-1436-2



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^e siècle à la fin du XX^e. 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^e siècle aux conditions actuelles du travail en mer, en passant par le commerce du vin d'Aquitaine avec la Bretagne au XVIII^e 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^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 pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xix^e 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^e 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^e-XVIII^e 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^{er}

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^e 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^e SIÈCLE

Bruno Marnot

LES PORTS DU GOLFE DE GASCogne

De Concarneau à la Corogne (xv^e-xix^e)

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^e-xxi^e 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^e-XX^e 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^e-XX^e 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 ^e 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 ^e 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 ^e siècle Hiroyasu Kimizuka.....	257
	Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII ^e 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 ^e -mi-XIX ^e 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 & 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^e-XX^e 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^e-XIX^e siècles)</i>	411
Jean-Philippe Zanco (dir.), <i>Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958</i>	413

v

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Patrick Villiers, *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 2013, 540 p.

Les éditeurs prennent rarement des risques dès lors qu'une biographie sort des chemins battus. Fayard avait accepté celle de Tourville, mais Daniel Dessert avait plusieurs publications à son actif dans cette maison. Ce n'était pas se mettre en danger que d'ajouter Jean Bart à une longue liste certes de personnages historiques fréquemment revisités. On ne se plaindra pas : tout homme de mer mis en avant est susceptible d'en entraîner d'autres derrière lui et de montrer par là même que l'histoire des marins intéresse les Français, quelle que soit leur fortune de mer, bien plus que ne l'imaginent certains cénacles parisiens. À la suite d'une précédente biographie portant sur La Fayette, après une contribution fort appréciée dans le *Dictionnaire des Corsaires et des Pirates* (2013), Patrick Villiers se devait de revenir à Jean Bart : des amours fort lointaines et un trait d'union ou un point d'orgue, selon, avec une thèse qui fait référence (*Marine royale, corsaires et trafic de l'Atlantique*, 1991) parmi les modernistes maritimes et l'étude des *Corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)* (2000). À travers cet ouvrage de taille très respectable, Patrick Villiers ne cherche pas à éluder les travaux antérieurs qui portent sur le plus célèbre des Dunkerquois, essentiellement les plus fiables, ceux de Henri Malo, d'Émile Mancel ou d'Alexandre-François Lesmaries. L'Histoire avance, et l'auteur apporte des éléments nouveaux en même temps qu'un cadre, un contexte qui permet de mieux comprendre le double engagement de Jean Bart comme corsaire puis comme officier du Roi. Ainsi revient-on sur la ville de Dunkerque, espagnole, française, espagnole, anglaise et enfin française par achat auprès du roi d'Angleterre en 1662. Les ancêtres de ce personnage sont tout à la fois solidement ancrés à Dunkerque et attachés à la mer, depuis Antoine Bart, maître de pêche dans les années 1560 ou 1570, jusqu'à Michel Bart, le grand-père, qui réalise une prise considérable à terre en épousant Agnès Jacobsen, fille du « Renard des mers », vice-amiral au service de l'Espagne, Michel Jacobsen. Avec une telle parenté, les Bart ne peuvent que s'adonner à la course quand la guerre reprend, au cabotage ou la pêche au hareng en dehors des périodes de conflits. Jean Bart naît dans ce moment où Dunkerque change de maître. Ce fervent catholique « a probablement servi comme officier marinier, voire

second, sur les navires du groupe familial ». De quoi, à l'instar d'un Duguay-Trouin, d'un Du Casse ou d'un Cassard, en faire un personnage qui, loin d'être un nanti, bénéficie de conditions favorables pour se lancer dans une carrière maritime. La religion n'est pas un obstacle en 1667 lorsque, embarqué sur le navire amiral les *Sept Provinces*, il remonte la Tamise et la Medway sous les ordres de l'amiral de Ruyter. Il revient néanmoins dans sa ville natale, donc en France, en 1673, et débute une impressionnante série de campagnes comme capitaine corsaire. Deux points sont développés. La course est une loterie, certes, mais elle repose pour les armateurs sur un réseau d'hommes de confiance. Les meilleurs commencent par diriger des coques de noix, ici la galiote le *Roi David* de 35 tonneaux et 2 canons, et voient les responsabilités grossir en même temps que leur navire, leur artillerie et leur équipage, en cas de succès (la *Royale* de 80 tonneaux puis la *Palme* de 120). L'autre aspect est le travail de groupe. Contrairement aux Malouins, volontiers solitaires, les conditions mêmes de la caprerie en mer du Nord et dans le Pas-de-Calais nécessitent une collaboration étroite des corsaires. D'autres noms gravitent autour de Jean Bart, de Willem Dorne à Alexandre Jacobsen, sans oublier le frère d'armes, Charles Keyser. L'exemple de Panetié, les conseils d'Hubert, commissaire général de la Marine, ou les injonctions de Vauban, ou les trois à la fois ? Jean Bart est fait lieutenant de vaisseau en 1679. Corsaire, il le restera en partie, mais au service du Roi. Surtout, il mènera désormais une carrière ponctuée de responsabilités moins profitables de prime abord mais que Louis XIV apprécie par-dessus tout, comme les escortes de convois marchands, la police des mers, la surveillance des côtes. Reste un peu de butin, parfois, avec à la clé quelque pillage ou quelque tolérance à cet égard. Bien au-delà, Bart ajoute la gloire. Depuis son évasion spectaculaire en compagnie de Forbin, que l'auteur a placée au début pour mieux laisser entrevoir quel est cet homme, taiseux et sobre, jusqu'au coup de filet de Lagos sur le *Glorieux* (1693), puis la fameuse bataille du Texel (1694) sur le *Maure* où un convoi français chargé de précieuses céréales est repris aux Hollandais ou, la même année, la défense réussie de Dunkerque, Jean Bart, anobli, promu chef d'escadre et enrichi, disparaît à 52 ans, « symbole de l'intégration de Dunkerque à la France ».

Philippe Hroděj

Michel Jangoux, *Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin. Genèse et préambule (1788-1800)*, Paris, PUPS, 2013, 465 p.

On connaît l'odyssée extraordinaire qu'a représenté l'immense voyage du commandant Nicolas Baudin autour de la Nouvelle-Hollande (Australie) de 1800 à 1803. Entrepris sous l'égide de Bonaparte, c'est le seul grand voyage d'exploration

de la période napoléonienne. On sait aussi la course de Baudin pour devancer le britannique Matthew Flinders qui avait organisé une circumnavigation de l'Australie en sens inverse. Mais l'expédition de Baudin présente la particularité d'avoir été marquée par d'innombrables incidents, accidents, conflits, désertions massives, insubordinations, au point que les récits du périple minorent ou ignorent même le rôle de Baudin, capitaine presque unanimement détesté. Les difficultés commencèrent dès le début du voyage. Parties du Havre le 19 octobre 1800, les deux corvettes *Le Géographe* et *Le Naturaliste* mirent cinq mois pour gagner l'île de France, base de départ pour la Nouvelle-Hollande. Là ce fut la débandade puisque pas moins de onze des savants embarqués et onze membres des états-majors abandonnèrent l'expédition !

Une telle déroute mérite évidemment explication. C'est l'objet de cet ouvrage passionnant du professeur Michel Jangoux qui se situe en amont du voyage proprement dit, c'est-à-dire dans les années 1798-1800. C'est là qu'il faut chercher les erreurs, les oppositions, les malentendus, les conflits politiques et religieux dont la révélation au fil du temps devait remettre en cause non seulement les résultats mais l'existence même de l'expédition. L'analyse détaillée des navires eux-mêmes, de leur avitaillement, mais surtout de leurs équipages et de leurs passagers, à travers les documents administratifs et les correspondances officielles et privées, constitue l'ossature de l'ouvrage. L'un des défauts majeurs de la conception même de l'entreprise a été l'embarquement d'une masse de savants civils avec leurs impedimenta et même des esclaves ; bon nombre d'entre eux ne supportèrent ni la mer, ni la promiscuité née de l'exiguïté des navires, ni la discipline exigible sur un bateau en route pour un périple de plusieurs années. La volonté de Bonaparte d'associer des savants aux expéditions lointaines, qui donna de bons résultats lors de la campagne d'Égypte, se révéla ici une catastrophe. Le confinement à bord des navires, les risques et les contraintes de la mer ne sont pas supportables par tout le monde. La Marine devait tenir compte par la suite de cette impossibilité à faire coexister à bord des civils imbus de leurs prérogatives et la hiérarchie du commandement des vaisseaux. Sous la Restauration, lorsque la France reprit les grandes expéditions de circumnavigation, celles-ci n'embarquèrent que des officiers de marine ayant des compétences de savants ou d'artistes. En particulier, les frères Henry et Louis Freycinet, enseignes de vaisseau, et l'aspirant Hyacinthe de Bougainville, fils du « grand » Bougainville, qui avaient participé à l'expédition de Baudin, se gardèrent bien de rééditer la même erreur fatale lorsqu'ils préparèrent leur propre périple dans le Pacifique. Au total, un ouvrage d'un grand intérêt dont la lecture s'impose en préliminaire à celle des récits passionnants du voyage lui-même.

Christian Huetz de Lempis

On considère de façon schématique que le XVIII^e siècle fut celui des négociants comme le XIX^e fut celui des capitaines d'industrie. Se loge sans doute derrière cette vue cavalière la dichotomie traditionnelle entre l'ère du capitalisme marchand et celle du capitalisme industriel, chaque âge ayant eu sa figure archétypale. Le premier mérite du livre de Jean-François Klein est de rappeler – vérité pourtant d'évidence – l'importance du rôle du négoce international au temps d'un capitalisme industriel triomphant dont les marchés s'étendent plus que jamais au vaste monde. Ce livre dense est d'abord un plaidoyer pour une histoire des entrepreneurs au grand commerce, qui reste largement à faire. Si nombre de manufacturiers, de maîtres de forges ou de banquiers figurent au panthéon des bâtisseurs du monde contemporain, on serait bien en peine de citer un grand nom de négociant. L'ouvrage souligne plus largement le bien-fondé de la biographie en histoire économique, en l'occurrence une approche microéconomique ou une histoire par le bas de deux mondialisations successives : celle qui connaît son apogée au siècle des Lumières, puis celle qui émerge à partir des années 1850. Dans un style alerte et précis, Jean-François Klein raconte donc l'histoire en trois actes – ou plutôt en trois générations –, d'une dynastie de négociants, les Desgrand, partis de peu mais parvenus au sommet des affaires.

Le deuxième intérêt de cette étude réside dans la double dimension analytique qu'elle conduit de bout en bout. Tout d'abord, parce que l'auteur rappelle constamment l'instabilité du contexte général dans laquelle se meuvent ces entrepreneurs. On suit alors les transformations de l'activité négociante imposées par les mutations structurelles de l'économie, ainsi que les incessantes stratégies d'adaptation des acteurs aux rythmes violents de la conjoncture, qu'ils soient liés aux retournements du marché ou aux événements politiques ou militaires. Mais c'est l'autre dimension analytique qui constitue assurément le point fort de cet ouvrage, ce que Jean-François Klein souligne d'ailleurs dans son introduction : on ne peut vraiment cerner le monde du négoce si l'on n'insiste pas sur le rôle du « réseau d'acteurs », dont il faut rappeler, en guise de postulat, l'importance méthodologique, tout en approfondissant la réflexion sur ce concept flou parce que ductile et donc difficilement préhensible. C'est cette sorte de « boîte noire » de l'histoire que l'auteur s'emploie à préciser en développant les notions, qui lui sont chères, de « linocratie », de « sociabilité réticulaire », de « multiplicité », ou encore d'« acteur nodal ». Et Jean-François Klein tire le fil, au départ ténu, depuis ce Vivarais dont il nous rappelle, à la suite de Michel Cotte, qu'il fut avec les régions stéphanoise et roannaise limitrophes l'un des berceaux de la révolution industrielle en France, grâce, en particulier, à la présence d'un vivier d'entrepreneurs exceptionnels dont les Montgolfier et les Seguin ont été les figures

saillantes. Les uns comme les autres étaient, du reste, apparentés aux Desgrand. Progressivement, la mise en place de stratégies scolaires, professionnelles, matrimoniales, la formation de solides réseaux d'amitiés transforment le fil en toile aux ramifications complexes. Mais l'historien tient à tenir tous les bouts en suivant pas à pas, génération après génération, au gré de l'ascension familiale, les liens qui se nouent dans la galaxie Desgrand, prenant un soin d'entomologiste à montrer le capital social, financier, économique ou politique – parfois les quatre à la fois ! – que chaque acteur apporte au réseau familial – ce dernier faisant lui-même partie d'autres nébuleuses réticulaires dont il serait vain de trouver un centre et des limites. Précisons que l'auteur a eu l'heureuse idée de présenter les différentes branches de sa dynastie dans d'utiles arbres synoptiques (p. 26 à 29).

Bien entendu, la constitution et l'extension du réseau se lisent aussi dans sa spatialité. Son horizon s'élargit avec les changements d'échelle de l'entreprise qui de régionale devient nationale puis internationale et ultramarine, poussée par cette révolution industrielle qui entraîne les entreprises françaises à élargir leurs marchés d'approvisionnement et leurs débouchés. Bien entendu, le négoce du textile, filière reine de l'industrialisation, qui constitue le cœur du métier des Desgrand, les conduit à être en relation avec tout ce que la France et l'Europe occidentale et méditerranéenne comptent de filateurs et de tisserands. C'est avec la troisième génération, celle de Paul Desgrand, que s'enclenche véritablement l'internationalisation des affaires : délaissant le négoce des indiennes et des draperies pour celui des soies grèges, il transfère le siège social à Lyon, ville à la fois proche du Vivarais natal et capitale internationale de la soierie. S'y installer et y réussir est une forme de consécration pour la famille. Lyon constitue le pivot à partir duquel les Desgrand se lancent, avec des fortunes diverses, dans l'aventure ultramarine des mers du Sud, de l'Australie, au commerce de laines si prometteur, de la Chine surtout où Paul fait figure de pionnier en important des soies en droiture, qui évitent ainsi l'étape intermédiaire et coûteuse de l'entrepôt londonien. C'est pourtant avec lui que s'éteint une aventure d'un siècle et demi. Inutile d'invoquer la théorie infondée des trois générations pour mieux s'en tenir aux faits : le dernier de la branche aînée des Desgrand n'a pas eu de successeurs. L'échec final n'est pas dû à l'incompétence du petit-fils du fondateur de la dynastie, puisqu'il a, au contraire, porté les affaires à un degré d'internationalisation jamais atteint, mais les tensions monétaires sur l'argent, au cours des années 1850 et 1860, ont révélé les limites de l'envergure de l'entreprise Desgrand, laquelle a surtout manqué le passage du négoce familial à la constitution de grands groupes financiers, dans un contexte où le capitalisme changeait de nature à vive allure. Le système complexe des relations interpersonnelles qui avait soutenu l'ascension des Desgrand n'était plus adapté à la mondialisation de la fin du XIX^e siècle.

Bruno Marnot

La publication de cet ouvrage, écrit par un collectif qui rassemble essentiellement des chercheurs liés à l'université de La Rochelle, s'inscrit dans le contexte du regain des études sur le passé des ports négriers. Il s'agit ici de répondre à deux objectifs clairement affirmés dans le titre de ce livre : tenter de cerner les spécificités de la traite rochelaise, et mettre l'accent sur l'influence de la pratique de « l'odieux commerce » à la fois dans un espace régional et dans une société urbaine qui fut aussi bien la première à entrer dans l'engrenage négrier – dès le dernier tiers du xvii^e siècle – qu'à l'abandonner – au début du xix^e siècle – en raison de la présence à Rochefort de la police maritime chargée de lutter contre la traite illégale.

404

Le plan de l'ouvrage, organisé en suivant successivement les trois termes déclinés par la loi du 21 mai 2001, accentuée, avec ce second objectif, la volonté des auteurs de contribuer, au-delà de l'écriture d'un ouvrage scientifique, aux débats en cours sur le passé négrier des villes portuaires : après une première partie rassemblant un ensemble de dix contributions destinées à présenter les fondements techniques, économiques et humains de la traite à La Rochelle – un port qui, malgré sa modeste démographie (18 000 habitants), parvint à se hisser au second rang en nombre d'expéditions des ports négriers français à la fin du xviii^e siècle –, il se prolonge par un nombre identique d'articles centrés sur la question de l'influence sociétale de l'esclavage dans la société rochelaise, la dernière partie mettant en perspective la montée du processus abolitionniste dans cette ville. L'ouvrage s'achève par un ensemble de contributions présentant les héritages contemporains liés à l'histoire de la traite rochelaise, héritages qui émergent notamment dans le bâti urbain et dans la présence rochelaise aux Antilles.

Voulue à la fois comme une publication scientifique marquée par une attention particulière aux enjeux historiographiques et aux nouvelles approches méthodologiques, et comme un projet éditorial tourné vers le grand public – cet aspect étant exprimé dans l'introduction qui prend soin de rappeler le contexte des débats entourant ce sujet placé sous le feu des projecteurs depuis quinze ans en raison des enjeux mémoriels qu'il recouvre –, la synthèse de Mickaël Augeron et d'Olivier Caudron présente deux intérêts principaux.

Le premier réside dans sa capacité à témoigner de façon concrète des progrès méthodologiques considérables qui ont été enregistrés au niveau de la recherche sur l'étude du passé esclavagiste des villes portuaires. Dans cette perspective, on soulignera notamment l'attention prêtée aux acquis de l'archéologie : elle émerge dans l'étude des sucreries rochelaises qui furent, dès la fin du xvii^e siècle, la base du développement du commerce colonial dans cette ville.

On remarquera également la volonté d'ouverture de l'ouvrage à des travaux fondés sur le réexamen de sources mobilisées dès les études pionnières de Jean Mettas et de Serge Daget concernant les expéditions négrières. De ce point de vue, les textes présentés sur le recrutement des équipages négriers et sur la présence des noirs et des mulâtres en Aunis – qui contribuent activement à faire progresser la connaissance sur ce sujet valorisé par la publication récente du *Dictionnaire des gens de couleur dans la France moderne* dirigé par Erick Noël – montrent sous un nouveau jour la richesse des possibilités offertes par l'étude des registres de désarmement des bateaux et des matricules des équipages maritimes. Comme le montrent les contributions sur les figures de capitaines négriers – Claude-Vincent Polony, Jacques Carayon –, sur le favori Augustin ou sur le célèbre négociant Samuel Demissy, l'ouvrage n'oublie cependant pas de prendre en compte les apports à la réflexion sur le fait esclavagiste des études de cas qui, après avoir été longtemps négligées, sont l'objet de l'intérêt croissant des historiens.

À côté d'une sensibilité aux approches novatrices, l'ouvrage présente un second intérêt : c'est celui, en raison des choix opérés, de permettre de mesurer vraiment l'importance de l'influence de la traite dans les mentalités des habitants des villes portuaires concernées par celle-ci. Cette possibilité vient de la rupture proposée par cette étude par rapport aux synthèses précédentes écrites sur la traite et l'esclavage dans les ports négriers, notamment à Bordeaux et à Nantes, lesquelles se caractérisent par l'attention presque exclusive portée aux incidences de la pratique de la traite dans les activités économiques et dans l'organisation du trafic dans ces ports. Or, comme le confirment les quelques approches proposées dans ce livre autour de ces thèmes, c'est dans ces domaines d'activité que la pratique de la traite semble avoir eu le moins d'influence pour l'évolution des mentalités des habitants des villes portuaires concernées. Grâce au choix de privilégier l'étude des comportements sociaux et culturels, les auteurs peuvent en revanche saisir la réalité d'une influence sociétale dont l'importance émerge dans la place occupée par la traite dans les préoccupations et les stratégies de l'élite intéressée par le développement de l'économie coloniale, et dans les conséquences d'une présence humaine spécifique liée à l'activité négrière.

La conscience de l'intérêt de la traite dans les mentalités du négoce rochelais est en effet un trait fort de cette étude. Elle est due à la précocité de l'implication des familles rochelaises dans l'économie coloniale : sucreries dès le milieu du XVII^e siècle, et indigoteries – secteur dont l'étude des possessions de la famille Belin Desmarais montre l'importance. C'est dans l'étude des correspondances familiales, comme celle de Charles Boutin, et des réseaux relationnels professionnels que l'ouvrage montre au mieux cette influence qui est amplifiée après le recentrage des capitaux rochelais autour de la traite qui suit la guerre de

Sept Ans. Elle explique la formation d'un lobby colonial qui s'exprime avec force à la veille de la Révolution dans l'étude des procès-verbaux des séances, tenues entre octobre 1789 et l'été 1790, de la Société des colons franco-américains de la Rochelle, émanation du lobby négrier parisien.

L'influence de la traite dans la société rochelaise et, plus généralement, dans les sociétés de l'Aunis et de la Saintonge est cependant surtout consolidée par la présence de populations amérindiennes et noires dont l'ouvrage permet de mesurer l'importance avec précision. On compte ainsi 660 Noirs déclarés auprès du greffe de l'Amirauté de 1719 à 1777, majoritairement domiciliés dans la paroisse la plus riche de La Rochelle, Saint-Barthélémy. Caractérisée comme à Nantes et au Havre par une grande diversité sociologique, c'est cette présence qui accroît l'influence de la traite dans l'évolution de la vie sociale, notamment à partir du moment où, avec le ministère Choiseul, est mise en place une politique visant à endiguer l'arrivée de migrants jugés de plus en plus encombrants. La perturbation sociétale engendrée par le développement de la traite est d'autant plus grande dans les villes d'Aunis et de Saintonge que la présence de ces populations se développe dans le cadre d'un particularisme juridique régional. En effet, la ville de La Rochelle appartenant au ressort du parlement de Paris qui n'a pas enregistré les textes de 1716 et de 1738, les esclaves y reçoivent plus souvent qu'ailleurs des requêtes favorables aux demandes qu'ils adressent à la Table de Marbre. Avec la démonstration de la forte conscience que fut celle des élites rochelaises des intérêts liés au commerce triangulaire, ce constat de la grande influence exercée par la présence de cette population noire contribuera assurément à encourager les chercheurs engagés dans le chantier de l'étude de la construction d'une identité culturelle originale dans les villes portuaires qui furent les plus impliquées par le développement de la traite, à approfondir leurs travaux.

Éric Saunier

Philippe Vial (dir.), « L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870 », n° 4 d'*Études marines*, mars 2013, 198 p.

Cet ouvrage issu de la revue du Centre d'études supérieures de la Marine, préfacé par Olivier Chaline et postfacé par Robert Franck, est le fruit d'une écriture à plusieurs mains, mais qui se signale néanmoins par l'homogénéité et la cohérence du propos. Les neuf auteurs – Patrick Boueille, Jean-Baptiste Bruneau, Nicolas Dujin, Dominique Guillemin, Mathieu Le Hunsec, Jean de Préneuf, Laurent Suteau, Thomas Vaisset, Philippe Vial – livrent un recueil qui constitue en quelque sorte la synthèse du renouvellement historiographique qui s'est produit ces dernières années dans l'histoire navale contemporaine française. La bibliographie figurant à la fin de l'ouvrage témoigne de l'importance des travaux menés au cours des dernières décennies, même si les

auteurs avouent la persistance de nombreuses zones d'ombres. Divisé en sept chapitres chronologiques, ce livre fournit les clés de compréhension de l'histoire de la Marine nationale depuis les débuts de la Troisième République, laquelle a d'ailleurs pu s'appuyer sur un legs impérial considérable. Ce n'est d'ailleurs pas le moindre tour de force de cet opuscule d'un peu moins de 200 pages que de couvrir l'ensemble des aspects de l'histoire de la Navale, qu'il s'agisse des opérations militaires, bien entendu, mais aussi des réflexions stratégiques, des choix politiques, de la carrière des marins ou encore de la place de l'arme navale et de l'institution de la Marine dans l'ensemble du dispositif militaire français. Les différentes grilles d'analyse sont, du reste, constamment replacées dans le contexte diplomatique et géopolitique de leurs temps.

L'introduction rappelle, à juste titre, que la Marine française de l'époque contemporaine est le produit d'une longue histoire, faite de discontinuités, avec ses hauts faits d'armes et ses désastres, ses promoteurs illustres ou injustement oubliés, ses ambitions et ses limites. De fait, l'une des constantes de la Marine française depuis 1870 est son incapacité à se hisser au rang des marines de rang mondial, britannique hier, américaine aujourd'hui. Ce second rôle parmi les puissances hégémoniques alliées a déterminé en grande partie ses options stratégiques. C'est, du reste, l'un des intérêts majeurs du livre que de remettre au cœur du sujet la problématique géostratégique structurelle de la France, constamment tiraillée entre sa « tradition continentale » et ses ambitions ultramarines, qui attestent de son aspiration à accéder au rang de puissance mondiale. Si le titre insiste sur la notion de « révolution », c'est assurément dans ses différentes dimensions qu'il faudrait la décliner, tant elles ont été nombreuses depuis presque 150 ans. À commencer par la succession de révolutions technologiques entamées avec la conversion à la vapeur, voulue par Napoléon III, jusqu'aux sous-marins à propulsion nucléaire, ou encore les transformations continues des armements et des blindages. Ces innovations n'ont pas été sans conséquences sur les choix budgétaires, tactiques et stratégiques, ainsi que sur l'évolution du format des armées navales. On peut d'ailleurs relever un paradoxe : si la Marine a disparu comme entité politico-administrative, au nom d'une conception interarmée confondue dans un seul ministère, elle est passée en un siècle et demi d'armée auxiliaire d'une institution qui a longtemps privilégié l'armée de terre au rang d'outil majeur de la puissance française, qu'il s'agisse de la dissuasion nucléaire ou des opérations extérieures (OPEX).

De l'ensemble dense d'informations fournies par cet ouvrage, on peut retenir quelques points saillants : le rôle de la crise de Fachoda dans la prise de conscience des lacunes de la marine de guerre ; la définition tardive, dans la séquence précédant la Grande Guerre, d'une doctrine navale cohérente et

jamais menée à terme ; la nécessaire réévaluation du rôle de la Marine pendant la guerre de 1914-1918 où la place centrale des combats terrestres a trop longtemps obnubilé les historiens ; l'effort de modernisation de la flotte durant l'entre-deux-guerres qui a procédé d'un constat d'infériorité numérique et technologique ; l'appréciation nuancée de son rôle pendant l'Occupation qui fut la période la plus tourmentée de son histoire récente, mais dont « le souvenir des errements [...] va hanter la Marine jusqu'à nos jours » (p. 155). Toutefois, la césure majeure intervient bien avec la seconde guerre mondiale et l'entrée dans un monde nouveau, qui a d'abord été celui de la Guerre froide, auquel a succédé celui des menaces multilatérales où l'appréhension de l'ennemi devient plus complexe. Le grand nombre de photographies qui accompagne le propos renforce le caractère pédagogique d'une synthèse claire, qui fournit nombre de clés de lecture et, par conséquent, matière à réflexion. Il s'impose comme le premier ouvrage vers lequel doit se tourner tout étudiant désireux d'orienter ses recherches sur ce sujet. L'avenir nous dira s'il faut le considérer comme le manifeste de la « Jeune École » d'histoire navale contemporaine.

Bruno Marnot

Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.), *Les Ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (xv^e-xx^e siècle)*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 2013, 229 p.

Cet ouvrage, fruit d'un travail collectif rassemblant les contributions d'une vingtaine d'auteurs, français et espagnols, est construit autour d'une problématique forte relative à un ensemble littoral qui, de Concarneau à La Corogne, s'est souvent joué des frontières politiques.

Avec 1 700 km de côtes jalonnées de nombreux établissements portuaires, le golfe de Gascogne – ou de Biscaye – ne peut certes pas se prévaloir de former une façade maritime européenne « avec de puissants ports formant une “région” portuaire » ainsi que définie par André Vigarié pour la *Northern Range*. Au vrai, l'enjeu est de décrypter les dynamiques à l'œuvre depuis le xv^e siècle au sein des différentes composantes de cet ensemble pour comprendre, en effectuant des variations d'échelles d'analyse, l'évolution des lignes de force spatiales et économiques qui se sont produites sur le temps long. Ni collection de monographies portuaires, ni étude des dynamiques portuaires à l'échelle nationale, l'ouvrage opte pour un autre cadre d'étude à savoir « l'échelle méso-économique », suivant en cela les travaux pionniers d'André Vigarié et de Jean Heffer, et ceux plus récents de François Gipouloux.

La vision d'ensemble de l'organisation et de l'évolution de la façade maritime, de la fin du Moyen Âge à la veille du xix^e siècle, est au cœur de la première partie de la réflexion générale. Si les secteurs ibérique et français présentent au xv^e siècle des distinctions, ce sont les liens économiques et humains qui dominent le

dispositif portuaire du golfe de Gascogne avec de fortes complémentarités commerciales où Biscayens et Bretons font figure de principaux « rouliers du transport maritime » (Javier Añibarro Rodríguez, Beatriz Arizaga Bolumburu, Michel Bochaca, Alain Gallicé, Mathias Tranchant). Les territoires français et ibérique présentent toutefois, à compter du début du xvii^e siècle, une organisation originale liée à leur armature portuaire militaire ; l'extension de leurs arrière-pays respectifs et le redéploiement des activités de construction militaire provoquent une dynamique à l'échelle de l'ensemble du Golfe que traduit l'importante circulation maritime à court rayon ou cabotage (David Plouviez). L'enjeu stratégique et commercial que représentent d'une manière générale les littoraux, et notamment les ports atlantiques, conduit à la fin du xviii^e siècle l'État royal français à confier au maître des requêtes Daniel Chardon une tournée d'inspection qui offre une approche globale du régime administratif et fiscal des ports du royaume et fournit des enseignements majeurs sur les ambitions de la politique portuaire dans le golfe de Gascogne (Sylviane Llinarès). Replacé dans la longue durée (1400-1850), le commerce atlantique, c'est-à-dire intercontinental passant par l'Atlantique, a certes eu des effets sur la croissance européenne en général mais plus encore sur celle des ports situés entre les pointes nord de la Bretagne et de la péninsule Ibérique (Guillaume Daudin).

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée aux différentes dynamiques commerciales, régionales et locales, ainsi qu'au jeu des acteurs respectifs. Les relations commerciales entre ports espagnols et français, marquées par d'intenses courants d'échanges régionaux, accordent également une place importante au grand cabotage intra-européen et aux trafics avec le continent américain. C'est l'occasion de pointer, à travers le cas de Bordeaux, dont la géographie commerciale est présentée à partir du xvi^e siècle (Francis Brumont), la flexibilité du système d'approvisionnement imposée à l'État et aux acteurs économiques par les conflits du xvii^e siècle (Caroline Le Mao). Cette adaptation observée alors pour le transport des marchandises de la Marine se perçoit au xviii^e siècle lorsque Rochefort et Tonnay-Charente se trouvent placés entre concurrence et complémentarité (Thierry Sauzeau). La dynamique commerciale impulsée par les ports, qu'il s'agisse de trafics de marchandises, de pêche ou de transport de passagers, se vérifie également pour les ports de Galice (Jesus Miras Araujo). Les solides bases économiques établies dans les plus importants établissements portuaires du Golfe rendent compte du maintien, lors du passage à l'ère industrielle contemporaine, d'un intense trafic caboteux malgré la concurrence de la voie ferrée et du transport routier : dans la première moitié du xx^e siècle, des armements locaux et spécialisés – petits cargos et pétroliers caboteurs – cohabitent encore avec de puissants chargeurs aux horizons lointains (Christian Borde).

La modification de l'échelle d'observation permet, en troisième et dernière partie, de privilégier le destin de certains ports emblématiques des mutations observées dans cet espace : la cité portuaire de Laredo, « maillon d'une économie d'interface » (David Gabiola Carreira), le port asturien d'Avilès (Helena Carretero Suárez), l'établissement voisin de Gijón, port exportateur de charbon, bon exemple de la capacité d'adaptation des ports du golfe de Gascogne à l'ère industrielle et à la mondialisation contemporaine qui tend à les marginaliser (Guy Saupin), et Bilbao, port industriel qui a réussi à relever le défi de l'industrialisation lourde au XIX^e siècle et à opérer au siècle suivant une translation de ses activités sur le littoral (Alexandre Fernandez). Bilbao, qui affiche désormais l'ambition d'être la future tête de pont des ports du golfe de Gascogne, offre avec Nantes et Bordeaux, un exemple de restructuration et de requalification des sites portuaires à partir de leur fleuve, le passé maritime étant regardé comme un véritable levier du redéploiement économique (Françoise Taliano-Des Garets).

410

Au total, les contributions rassemblées et articulées de manière harmonieuse par les directeurs de l'ouvrage répondent à la problématique initiale en mêlant, dans les trajectoires recomposées, les logiques de solidarité et de concurrence, les efforts communs et les entreprises individuelles. Elles permettent de suivre avec finesse les transformations et adaptations intervenues dans cet espace sur le temps long et de s'interroger sur le devenir de ce segment de l'Arc atlantique qui reste à construire, c'est-à-dire sur le projet collectif qui permettrait d'esquisser « les premiers contours d'une véritable économie macro-régionale articulée sur un beau réseau de villes-ports » (A. Fernandez). Trois options sembleraient s'esquisser : développer une politique de patrimonialisation et de promotion touristique de la « vocation » maritime, insérer les régions riveraines du golfe de Gascogne dans un conglomérat, courant de l'Andalousie à l'Écosse, placé en position d'interface entre le Vieux Continent et le reste du monde, ou retourner vers l'Atlantique en opérant une division interrégionale du travail avec un axe Bilbao-Bordeaux connecté au cœur de l'Europe. En étant attentif aux respirations chronologiques qui scandent les mutations structurelles de l'économie et la géographie des échanges internationaux, les grandes séquences analysées, faites de dynamiques régionales et de constants reclassements portuaires, soulignent le jeu complexe de la compétition et de la complémentarité entre les ports du golfe de Gascogne, dialectique qui rendrait compte *in fine* du relatif effacement contemporain de cet espace maritime. Néanmoins, « l'inefficacité du transfert modal du fret routier » (programmes Marco Polo), dénoncée par la Cour des comptes européenne en août 2013, ne pointe-t-elle pas les difficultés à mettre en œuvre un projet collectif, à commencer par les tentatives de développement de la circulation maritime à courte distance dans le golfe de Gascogne ?

Cette étude, la première du genre consacrée à cet espace, combinant destinées individuelles et collectives, est un apport important et novateur pour comprendre dans sa globalité l'évolution de ce littoral, de Concarneau à La Corogne, de « l'automne du Moyen Âge » à nos jours. On pourra simplement regretter dans cette publication de qualité, accompagnée de tableaux, cartes, plans et photographie, quelques coquilles (François Gipouloux et Thierry Sauzeau prénommés respectivement Jean, p. 7 et Pierre, p. 211) et la mention des « ports du Nord-Est français, de la Bretagne à la Picardie » (p. 209), comme il sera difficile de suivre l'affirmation sans appel de l'auteur de la conclusion lorsqu'il mentionne « l'ampleur d'une économie maritime méconnue ou maltraitée, voire méprisée, le cabotage » (p. 209) ; la lecture du numéro 8 de la *Revue d'histoire maritime* pourrait atténuer, sinon corriger, cette assertion.

Gilbert Buti

Valérie Joubert Anghel et Lise Segas (dir.), *Contre courants, vents et marées : la navigation maritime et fluviale en Amérique latine (XVII^e-XIX^e siècles)*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, coll. « MPI série Amériques », 2013, 252 p.

Cet ouvrage collectif est issu des communications de la journée d'études TEMA intitulée « Navigations et mobilités », qui a eu lieu à Bordeaux le 2 décembre 2011, dans le cadre de l'EA AMERIBER 3656. Il fait suite à un premier volume intitulé *À pied, à cheval, en voiture : l'Amérique indépendante et les moyens de transports*. Cet ouvrage rassemble les travaux de nombreux chercheurs spécialisés dans l'histoire maritime atlantique et l'histoire culturelle des transports, en particulier en Amérique latine. Le séminaire, qui a inspiré cet ouvrage, fait partie du projet de recherche TEMA sur les transports, échanges et les mobilités en Amérique.

Le volume se propose de traiter le sujet de la navigation maritime et fluviale selon trois volets complémentaires : l'économique, le politique et le culturel. Ces thématiques sont abordées au travers de l'espace latino-américain, du Chili à Cuba, en faisant un crochet par la façade atlantique européenne. La chronologie des articles intègre volontairement les périodes pré- et post-indépendances pour mieux cerner les évolutions et les caractéristiques de la navigation.

La première partie, réunissant trois articles, se propose de traiter des enjeux économiques et commerciaux ainsi que des liens entre Europe et Amérique latine au travers de la navigation transatlantique. Bruno Marnot présente dans « Trafic des ports français avec l'Amérique latine au XIX^e siècle » l'évolution des relations et des échanges entre les deux continents tiraillés entre entente économique et tension commerciale. Alvar de la Llosa, quant à lui, s'intéresse aux échanges maritimes transatlantiques au XIX^e siècle au travers du port de Santiago de Cuba. Dans « Les consuls de France à Santiago de Cuba (1928-1898), témoins de

l'évolution du transport maritime transatlantique », l'auteur propose autour du regard consulaire, différents facteurs politiques, économiques, sanitaires et techniques ayant favorisé ou ralenti le développement du trafic maritime transatlantique. Enfin, Ester Ferrer propose dans son article « Rafael Monteón et l'art de la navigation : marines, navires et épisodes maritimes dans l'Amérique latine du XIX^e siècle », la représentation de la mer et de la navigation espagnole au travers de l'œuvre du peintre Rafael Monteón (1843-1900).

412 Le second volet de l'étude porte sur « les voies fluviales et maritimes : un défi pour les jeunes nations latino-américaines », autour de trois articles traitant des trois jeunes nations d'Amérique du Sud au XIX^e siècle. Carla Fernandes, tout d'abord, propose une réflexion sur le rôle de la frontière fluviale au Paraguay dans les enjeux politiques de la construction de l'identité nationale. Frontière fragile et fermée au Paraguay, Mélanie Sandler nous montre en quoi le fleuve est considéré comme un élément d'ouverture et de cohésion territoriale en Argentine à travers la vision de Sarmiento et d'Alberdi. Après les voies fluviales, l'espace maritime est évoqué avec la contribution de Nathalie Jammet-Arias qui analyse « Le lent développement de la navigation au Chili au XIX^e siècle » par suite de l'isolement et du danger potentiel. Malgré tout, le développement de la marine de guerre militaire n'est pas perçu par les autorités politiques chiliennes comme un élément d'unification territoriale.

La troisième et dernière partie, qui s'intitule « Aventures au long cours : corsaires, explorateurs et gens de mer dans le Nouveau Monde », s'intéresse aux figures et représentations littéraires liées au monde maritime. En élargissant le cadre chronologique des indépendances, Lise Segas propose une analyse de l'œuvre du poète-soldat Juan de Miramontes, *Armas Antárticas*, qui raconte les menaces des corsaires anglais dans l'Amérique espagnole du début du XVII^e siècle. Elle nous explique comment la mer apparaît aux yeux des Espagnols comme la nouvelle frontière à pacifier et le terrain de jeu des armes insoumises. S'agissant du XVIII^e siècle, Béatrice Chenot, dans « Fortunes de mer. Hasards de la navigation au large des côtes de Patagonie : l'expédition Anson (1740-1744) », nous plonge dans le voyage réalisé par l'amiral anglais Anson au sud de l'Amérique, qui s'inscrit dans l'exploration et la reconnaissance de territoires mal contrôlés par les Espagnols. Il en est de même de l'exploration menée par l'Argentin Juan Batista Ambrosetti au XIX^e siècle dans l'ancien territoire jésuite des missions. Sabrina Gonnard expose « La navigation dans le Territoire de 'Misiones' à la fin XIX^e siècle », dont les intérêts mêlent découverte scientifique et développement économique. À ce titre, Isabelle Tauzin-Castellanos nous plonge « Sur les traces du Bordelais dans le Pacifique sud » autour du journal de bord du capitaine de Roquefeuil, envoyé au large des côtes chiliennes et péruviennes afin de gagner de nouveaux marchés commerciaux et devenu malgré lui témoin

des luttes d'indépendance. Enfin, Valérie Joubert Anghel rapporte les mythes et légendes liés aux naufrages des navires dans les mers du Sud autour de l'exemple du *Caleuche* dans l'archipel de Chiloé au Chili.

Le volume *Contre courants, vents et marées* est l'occasion de faire avancer les connaissances scientifiques sur la vaste et complexe question des déplacements dans les Amériques. Tout son intérêt réside notamment dans le dialogue interdisciplinaire mis en place autour de la question des représentations et des acteurs en présence. On ne peut que saluer les pistes proposées, qui s'inscrivent dans une démarche plus générale.

Grégory Corps

Jean-Philippe Zanco (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, Kronos, 2013, 564 p., préface d'Étienne Taillemite.

Dans sa préface, Étienne Taillemite justifiait cette entreprise par le traitement jusqu'alors négligent accordé aux ministres de la Marine dans les différents dictionnaires consacrés de plus ou moins près au sujet. Il évoque, au passage, les noms de grands serviteurs de l'État injustement ignorés ou maltraités par l'historiographie. Le présent ouvrage vient à point pour rectifier ces deux lacunes. Auteur d'un livre remarqué sur le ministère de la Marine sous le Second Empire (2005), Jean-Philippe Zanco connaît bien son sujet. Le projet du dictionnaire général remonte à 2005, et il a été mené à terme en l'espace de sept années. Pour y parvenir, le directeur de l'ouvrage a réuni une équipe de vingt-six rédacteurs, venus d'horizons professionnels divers, qui ont écrit 189 notices.

Ce livre présente deux mérites principaux. Le premier réside dans la longue introduction, de presque 70 pages, qui dresse un historique de la grande maison de la rue Royale. Ce propos liminaire est ponctué d'utiles organigrammes relatifs à l'évolution administrative du ministère et d'un précieux tableau synoptique relatant les états de service des sous-secrétaires d'État, secrétaires d'État et ministres, par règnes et régimes politiques (p. 92-114). Il convient de louer ces intentions pédagogiques, indispensables quand on aborde l'aride histoire administrative. Le ministère de la Marine est né de l'œuvre unificatrice de Colbert, et Jean-Philippe Zanco résume avec précision les scissions majeures de son histoire presque tricentenaire. C'est d'abord la phase de montée en puissance tout au long du XVIII^e siècle, qui se caractérise par un effort permanent de spécialisation et de rationalisation de l'administration centrale. Puis vient la période révolutionnaire, plus particulièrement celle de la Convention, qui accouche des réformes majeures qui ont structuré l'organisation contemporaine du ministère : inscription maritime, administration des ports et arsenaux, organisation générale de la marine militaire, composition des états-majors des vaisseaux. La restructuration effectuée sous la houlette de Monge, qui apporte

« la première classification rationnelle des affaires », fixe les grandes lignes organisationnelles de l'administration centrale pour l'avenir. Si la Marine sort meurtrie de l'épreuve révolutionnaire et impériale, le ministère semble, pour sa part, renforcé, prêt à devenir le grand « ministère de la mer » du XIX^e siècle, qui représente son apogée, du moins jusqu'à la chute du Second Empire. Puis vient, avec la Troisième République, la « lente désintégration » par réduction constante de son périmètre de tutelle jusqu'à son extinction en 1958. D'une façon générale, domine l'impression d'une grande plasticité institutionnelle de l'organisme, qui donne le sentiment d'une atmosphère de réforme interne permanente.

414

Mais, au-delà des décisions générales des chefs d'État ou de gouvernement, le prestige, les ambitions et l'œuvre du ministère de la Marine ont avant tout reposé sur les hommes qui l'ont dirigé, sinon incarné, à certains moments décisifs de son histoire. Car le deuxième mérite de cet ouvrage, en plus de son caractère exhaustif, est de rappeler le rôle des protagonistes en situation, afin de mieux apprécier leur action réelle au sein de l'institution. Si certains ont été retenus par la postérité, d'autres ont été injustement oubliés. Ainsi justice est-elle rendue au baron Portal, dont l'éphémère passage au ministère au début de la Restauration contraste avec l'élan qu'il a redonné à la Marine, poursuivi jusque sous le Second Empire. L'ouvrage invite, du reste, à s'interroger sur le rôle du ministère dans une carrière politique. Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, des familles ou des dynasties, des Colbert aux Choiseul, ont fait de la Marine une quasi-chasse gardée en imprimant, plus ou moins fortement, leur nom et leur œuvre. Le dictionnaire rappelle aussi la figure récurrente des ministres amiraux à partir du XIX^e siècle. Mais qu'a vraiment représenté la rue Royale dans le *cursum honorum* de ceux qui y sont passés, quand on connaît le prestige à éclipse de la mer dans l'histoire nationale ? Si la Marine fut une vocation pour certains, elle n'a été assurément qu'un portefeuille de consolation ou un pis-aller pour d'autres. Pour mieux s'en rendre compte, il faut bien sûr compiler l'ouvrage au gré des 189 notices très complètes qu'il propose. Seule l'absence d'analyse prosopographique, à l'exception du diagramme relatif à la durée des fonctions des ministres (p. 72), peut laisser un léger regret ; toutefois, le lecteur tenté par un tel travail dispose désormais du matériau nécessaire. En rédigeant ce dictionnaire, Jean-Philippe Zanco et son équipe ont assurément fait œuvre utile et comblé un vide qui apparaît important *a posteriori*. Cet instrument de travail doit donc trouver sa place dans toute bibliothèque d'historien maritimiste.

Bruno Marnot