

numéro

10-11

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation*

Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale
en histoire maritime :
essai d'évaluation

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5
Tranchant – 979-10-231-1733-2
Marzagalli – 979-10-231-1734-9
Marnot – 979-10-231-1735-6
Emmer – 979-10-231-1736-3
Harlaftis – 979-10-231-1737-0
Weber – 979-10-231-1738-7
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0
Lenhof – 979-10-231-1741-7
Polonia – 979-10-231-1742-4
D'Angelo – 979-10-231-1743-1
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8
Sarrazin – 979-10-231-1745-5
Sauzeau – 979-10-231-1746-2
Normand – 979-10-231-1747-9
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6
Amorim – 979-10-231-1749-3
Borde – 979-10-231-1750-9
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3
Bruneau – 979-10-231-1753-0
Vallejo – 979-10-231-1754-7
Chaline – 979-10-231-1755-4
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1
North – 979-10-231-1757-8
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique : 3dzs/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	
Jean-Pierre Poussou	5
Introduction	
Gérard Le Bouëdec	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
Mathias Tranchant	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
Silvia Marzagalli	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Bruno Marnot	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
Peter C. Emmer	63
L'histoire maritime en Grèce	
Gelina Harlaftis	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX ^e -XX ^e siècles)	
Klaus Weber	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
Gilbert Buti et Jacques Péret	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
Jean-Louis Lenhof	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
Amélia Polónia	175
L'histoire maritime en Italie	
Michela D'Angelo	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
Jean-Luc Sarrazin	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX ^e siècle	
Thierry Sauzeau	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
France Normand	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
René Taudal Poulsen	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
Inês Amorim	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
Christian Borde	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
Sylviane Llinares et Philippe Hroděj	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
Jean de Préneuf et Martin Motte	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
Jean-Baptiste Bruneau	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
Eduardo Aznar Vallejo	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
Olivier Chaline	389
Exploration, découverte et représentations	
Christian Huetz de Lempis et Claire Laux	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
Michael North	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
Philippe Haudrère	421
Bibliographie	423

INTRODUCTION

Gérard Le Bouëdec

CERHIO CNRS, Université Européenne de Bretagne
Directeur du Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime

Ce numéro double de la *Revue d'histoire maritime* constitue une étape essentielle de l'existence du GIS d'histoire maritime en offrant aux lecteurs un état des lieux de la recherche française dans une perspective comparative. Il rassemble les articles, accompagnées d'une bibliographie très étoffée de plus de 2200 références, du colloque international qui s'est tenu à Lorient les 15, 16, 17 novembre 2007. Mais un retour en arrière est nécessaire pour resituer les enjeux. Si la recherche française fut l'initiatrice dans les années cinquante de la recherche internationale en histoire maritime, il faut bien convenir que la situation est aujourd'hui différente. Cela fait vingt-cinq ans que se structure en réseau l'histoire économique maritime anglo-saxonne et d'expression anglaise. Elle a su capter la recherche internationale, et notamment une grande partie des chercheurs scandinaves, méditerranéens et est-européens.

La dynamique de ce réseau avait abouti à une certaine marginalisation de la recherche française. L'atomisation de notre recherche avait nui à sa visibilité. La seule réponse qui nous a paru à la hauteur de l'enjeu fut de constituer un Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime pour fédérer l'ensemble des chercheurs français. En septembre 2005, ce fut acquis lors de la réunion qui s'est tenue à l'université de Bretagne-Sud les 8 et 9 septembre 2005. Cette démarche fédératrice a rencontré un écho très favorable auprès de 23 établissements dont 17 universités [Littoral, Le Havre, Caen, UBO (Brest), UBS (Lorient), Nantes, Angers, La Rochelle, Bordeaux III, Montpellier, Aix-Marseille, Nice, Paris-Sorbonne, Paris VII, Institut catholique de Paris, Tours, Rennes 1 (l'UMR « Archéosciences »)], l'UMS « Histoire et archéologie maritimes » de Paris-Sorbonne, l'UMR/MNHM 5196 d'Ethnologie, le LATTS de l'École des Ponts et Chaussées,

le Centre François Viete d'épistémologie d'histoire des sciences et des techniques (groupe « Histoire et technique des ports ») de Nantes, le Service historique de la Défense (SHD), département Marine, le musée de la Marine, soit près soit près de 70 chercheurs. Le GIS, qui s'est doté d'un site internet <www.histoire-maritime.org> est adossé à la *Revue d'histoire maritime* des Presses de l'université Paris-Sorbonne (PUPS) dont nous ambitionnons qu'elles puissent s'inscrire dans la durée aux côtés du *Mariners' Mirror* et de l'*International Journal of Maritime History*. La régularité et la géographie des sessions du GIS traduisent le dynamisme du réseau : Lorient (2005), Nantes et la Rochelle (2006), musée de la Marine (Paris) et Lorient (2007), Bordeaux et Poitiers (2008), Service historique de la Défense à Paris et Aix-Marseille (2009), Boulogne, Brest (2010).

8 Le consensus de la communauté scientifique du GIS s'est fait autour de quelques points essentiels. Ce sont les usages de la mer et les rapports pluriels de l'homme au littoral qui constituent le socle conceptuel de l'histoire maritime. À quelles échelles ?

- Celle des espaces littoraux, car ce sont des espaces d'interface où les sociétés sont en contact direct avec les mers, et où se développent les différents usages de la mer.
- Celle des pays ou des continents, car l'appel de la mer s'exerce sur la politique, l'économie, la société, les pratiques culturelles.
- Aussi peut-on poser un troisième niveau celui plus global de la place de la mer dans le développement et le rayonnement d'un pays ou d'un continent.

Nous souhaitons travailler sur une chronologie la plus large possible de la Préhistoire à nos jours. Or, l'histoire maritime est un concept initié par les médiévistes et les modernistes. Du moins, ceux qui revendiquent une appartenance au champ maritime relèvent majoritairement de ces deux périodes académiques. Les historiens de la période contemporaine ne se réfèrent pas fréquemment à ce champ maritime, ce qui ne signifie pas qu'ils s'en sont désintéressés, bien au contraire. Mais leurs très nombreux travaux s'inscrivent dans le cadre de recherches thématiques particulièrement fécondes : l'histoire des entreprises et du capitalisme en général, celles des entreprises du BTP et des secteurs industriels particulièrement bien représentées dans les ports : construction navale, agro-alimentaire, chimie ; celles des acteurs (patrons, banquiers, ingénieurs, dockers et ouvriers) ; celle du mouvement syndical et du travail, celle des techniques, l'histoire coloniale, l'histoire du tourisme. Nous devons également essayer d'établir des liens durables avec les

archéologues. Le colloque sur l'archéologie sous-marine, organisé à Lorient en juin 2009, avec le Département des recherches archéologiques Subaquatiques et sous-marines pourrait en être la préfiguration.

Nous devons travailler à tous les niveaux. En effet, l'histoire maritime a ciblé le grand, le vaste, le loin, c'est-à-dire les grands ports, les grandes traversées, l'outre-mer, l'élite négociante, les officiers. Elle a négligé les petits ports qui s'intercalent entre les grands pôles portuaires. D'ailleurs, si l'historiographie nous livre une histoire segmentée des façades océaniques, il reste à construire les flux intermédiaires. Elle a délaissé les chantiers navals modestes, le cabotage, les petites pêches, les populations du littoral. Ce sont aujourd'hui des champs de recherche qui sont en plein développement, notamment en ce qui concerne, le cabotage, les petites pêches, les populations littorales.

Nous avons affirmé que le rapport à l'international devait être au cœur de notre projet pour répondre, d'une part, à une critique récurrente contre une recherche trop franco-française, et, d'autre part pour nous confronter à la recherche étrangère et redonner une visibilité à l'histoire maritime française. Nous avons voulu conjuguer deux ambitions, celle du bilan dynamique de la recherche française et celle de la confrontation internationale autour de cinq axes d'où la dénomination du colloque, « La recherche internationale en Histoire maritime : essai d'évaluation », dont la préparation fut l'objectif majeur des premières sessions du GIS :

- Les échanges : des grands horizons au rivage ;
- Les gens de mer et les sociétés littorales ;
- L'exploitation de la mer et de l'estran ;
- La mer et la guerre ;
- Découvertes, explorations, représentations.

Pour atteindre ces objectifs, le conseil scientifique a sollicité un certain nombre de chercheurs français et étrangers avec le même cahier des charges : privilégier la longue durée et préparer les communications en équipe, l'intervenant n'étant que le porteur du travail de synthèse.

Sur les trois jours, chaque demi-journée fut consacrée à un champ particulier : pour chaque champ, deux chercheurs français et deux ou trois chercheurs étrangers ont livré les résultats de leur travail. Chaque session fut suivie par un ou deux rapporteurs français et étrangers, avec pour mission de faire un bilan en enrichissant le contenu des synthèses de celui des débats qui ont eu lieu grâce à l'ensemble des chercheurs présents, auteurs ou non de contributions. La dernière séance du samedi fut consacrée à un bilan global du colloque par les rapporteurs.

Les recherches sur les échanges à l'époque médiévale, après un certain tassement, connaissent actuellement un certain rebond, mais Mathias Tranchant indique qu'elles se font dans le cadre d'une recherche collective qui cible l'étude des infrastructures et des risques. Pour l'époque moderne, Silvia Marzagalli souligne, qu'après la période 1970-1990, si fructueuse pour l'étude des trafics lointains, il y eut un mauvais passage de témoin dans le champ de l'histoire économique et il en résulta un éclatement en différents chantiers. Actuellement, on observe un certain retour à la *Global History* avec une orientation vers l'histoire quantitative qui suppose des travaux menés en commun avec des programmes ANR, du type base de données comme Navigocorpus. Pour l'histoire contemporaine, Bruno Marnot souligne l'accélération des travaux depuis une décennie en relevant certains manques par rapport à la recherche anglo-saxonne sur les ports, les marchandises, les migrations et les trafics de passagers, le cabotage qui a acquis en revanche ses lettres de noblesse pour la période moderne, et trop peu de synthèses sur les grandes entreprises d'armement maritime. Hubert Bonin précise que l'école française d'histoire ultramarine économique, après avoir manifesté une grande vigueur dans les années 1960-1980, a connu un réel passage à vide qui se mesure quand on observe comparativement la production scientifique anglo-saxonne chez Routledge. Cette école française ultramarine économique est en plein réveil dans le sillage de la *Business History*, avec l'histoire des lobbies, de la logistique, des investissements, du développement des réseaux d'influence et d'affaires et du capitalisme maritime dans les ports. Le regard de Peter Emmer porte sur la prégnance aux Pays-Bas de l'historiographie de la croissance et du déclin de l'économie hollandaise. En Grèce, c'est la question de la flotte marchande qui mobilise les chercheurs. Si la Grèce est aujourd'hui un des premiers pavillons du monde, il s'agit, indique Gélina Harlaftis, de repérer du XVIII^e au XX^e siècle cette flotte aux mains d'une diaspora qui navigue sous des pavillons multiples, d'où la mise en œuvre de deux programmes de recherches capables de répondre aux questions suivantes : pourquoi les Grecs sont-ils les premiers transporteurs méditerranéens aux XVIII^e et XIX^e siècles, et comment sont organisées les entreprises multinationales d'armement de « cette ville dispersée » ? L'ensemble des résultats est rassemblé dans deux bases de données désormais accessibles. Klaus Weber souligne qu'en Allemagne, avant 1980, les travaux d'Hermann Kellenbenz restaient assez isolés. Depuis les années 1990, le développement des études sur le commerce maritime et ses acteurs est lié à une certaine internationalisation de la recherche.

LES GENS DE MER ET DES SOCIÉTÉS LITTORALES

Si le temps des élites n'est pas achevé, ce sont les « inconnus » qui ont envahi le littoral et, actuellement, pour l'époque moderne, on observe un recentrage sur les petits ports à travers le cabotage et les pêches côtières, et sur les sociétés littorales dans leurs rapports pluriels à la mer. Jacques Péret et Gilbert Buti soulignent le renouvellement, la vivacité et l'élargissement de l'histoire sociale des sociétés littorales autour du concept de pluriactivité. Sur l'époque contemporaine, Jean Louis Lenhof, tout en notant les bouleversements socioprofessionnels liés à l'entrée dans l'ère industrielle, fait remarquer le retard important des études historiques universitaires sur le champ social maritime, tout en pointant l'abondance des sources, notamment de l'inscription maritime, avec néanmoins un nouveau souffle sur les études du travail en mer et des professions. Amélia Polonia insiste sur le fait que la prégnance de l'historiographie des découvertes au Portugal a éclipsé le champ des sociétés littorales qui demeure un objet rare de recherche. En fait, les seuls éléments disponibles sont venus d'une histoire locale érudite, avant qu'une étude des ports n'intègre les dynamiques sociales, avec une place particulière pour les femmes. Le bilan historique sur les gens de mer et les communautés maritimes reste faible et elle précise que c'est aussi le cas en Espagne. En Italie, l'historiographie présente plus d'ombres que de lumières mais la recherche, selon Michela D'Angelo, bouge dans une perspective pluridisciplinaire sur les gens de mer méditerranéens et les activités maritimes et para-maritimes. Les travaux sur les pêcheurs sont plus nombreux.

L'EXPLOITATION DE LA MER ET L'ESTRAN

Pour l'époque médiévale, Jean Luc Sarrazin insiste sur la dynamique féconde de la problématique de l'environnement/aménagement qui porte sur la configuration du trait de côte, la construction des paysages côtiers, dans une perspective pluridisciplinaire. Il souligne la collaboration entre juristes et historiens autour de l'appropriation des espaces côtiers et le renouvellement des études sur les pêches riveraines. Thierry Sauzeau fait remarquer, d'abord, que la première modernité et le XIX^e siècle restent toujours les parents pauvres des travaux sur la grande pêche mais que les pêches côtières, notamment sardinières, ont bénéficié depuis la fin des années 1990 d'une nouvelle dynamique qui n'est pas sans lien avec les études sur les petits ports et la pluriactivité dans les sociétés littorales. Plus récemment, l'estran est devenu l'objet de travaux plus nombreux à travers des études sur la conchyliculture et le balnéaire. Aliette Geisdoerfer regrette qu'une nombreuse production

grise, y compris des doctorats sur les institutions et les politiques des pêches, reste trop peu connue faute d'éditions, et que les travaux sur les conditions de travail, les armateurs, la commercialisation de la pêche soient trop peu nombreux pour les XIX^e et XX^e siècles. France Normand fait le bilan de la recherche pour le Canada atlantique. Les travaux actuels consacrés à la pêche à la morue concernent les relations entre les pêcheurs métropolitains et les pêcheurs locaux ; elle insiste sur les études de leur dépendance par rapport aux marchands dans les sociétés de pêche. Avec l'épuisement des stocks halieutiques, les travaux se sont orientés vers les stratégies alternatives mais, la nouveauté, c'est le développement des travaux sur l'environnement littoral et maritime, avec la réalisation d'un atlas de l'environnement et l'étude des conflits d'usages, dans le cadre de programmes qui font une large place aux bases de données. C'est sur le thème de l'environnement qu'intervient Taudar Poulsen avec une communication sur la collaboration fructueuse entre biologistes et historiens pour l'étude des ressources halieutiques en mer du Nord. Il montre, dans une étude de cas, comment la connaissance des phases de surpêche du XIX^e siècle est éclairante pour celle de l'évolution des stocks par les biologistes. Ines Amorim reprend en écho les propos d'Amélia Polonia pour indiquer que si l'on connaît la pêche portugaise, les pêcheurs restent très largement des inconnus jusqu'au XX^e siècle. Le Portugal n'a toujours pas une histoire des pêches. En revanche, la problématique des traces entre histoire et patrimoine a favorisé des travaux sur l'étude des paysages côtiers et notamment des pays salicoles, dans le cadre d'un projet européen INTERREG, avec la construction d'une base de données.

LA MER ET LA GUERRE

Le bilan des travaux, que dresse Sylviane Llinares, pour l'époque moderne, révèle des discontinuités chronologiques, le manque d'étude sur la main-d'œuvre des arsenaux, une exploitation insuffisante des archives sur les équipages et une émergence trop lente de l'histoire des techniques. Lors de la session du printemps 2008 à Bordeaux, Michel Vergé-Franceschi soulignait que l'histoire maritime militaire de l'époque moderne a connu un certain épuisement après une période flamboyante. Les doctorants présents sont intervenus pour souligner qu'une approche plus large, d'une part, à travers les approvisionnements des arsenaux et des ports militaires, d'autre part, en replaçant le maritime militaire dans l'ensemble militaire global offre de nouvelles perspectives. Il n'y a pas en France d'étude similaire à celle de Nicholas Rodger pour l'Angleterre. La présentation de Jean-Baptiste Bruneau

– avec Martin Motte et Jean de Préneuf – sur l’histoire navale contemporaine est d’abord un regard rétrospectif critique sur la production du Service historique de la Marine qui permet de mieux souligner un renouvellement méthodologique avec un véritable retour aux sources et l’ouverture de quelques grands chantiers sur l’histoire politique de la Marine, l’histoire des doctrines, l’histoire des personnels ou l’histoire culturelle, sans oublier une reprise de l’histoire navale. Les interventions étrangères ont porté sur l’historiographie espagnole de l’époque médiévale avec E. Aznar et sur l’historiographie allemande de la seconde guerre mondiale. À cet égard, Lars Hellwiken a surtout insisté sur ses limites : une production de mémoires par les acteurs, trop peu d’études scientifiques, remarques tout aussi pertinentes en ce qui concerne l’historiographie française. Néanmoins plusieurs pistes se dégagent actuellement : la mise en question du mythe Doenitz, le rôle de la Marine dans l’opposition militaire, la stratégie allemande et l’étude des bases allemandes en France.

EXPLORATIONS, DÉCOUVERTES ET REPRÉSENTATIONS

L’intervention conjointe de Christian Huetz de Lemps et de Claire Laux a mis en évidence l’importance de l’interdisciplinarité, notamment à travers les récits de voyages et les biographies de voyageurs, d’où la collaboration avec le Centre de recherche sur la littérature de voyage, l’importance des sources des sociétés savantes et des ateliers de cartographie, qui intègrent les informations des voyageurs. Ils ont souligné la nécessité d’associer histoire maritime et histoire des missionnaires, histoire maritime et histoire coloniale, d’autant plus que les travaux récents démontrent que la découverte est un phénomène réciproque. L’intervention de Michel North sur les lieux de mémoire, en référence aux travaux de Pierre Nora, s’inscrit dans une nouvelle historiographie qui s’attache aux lieux symboliques, stratégiques. Sa démonstration sur Elseneur et le château de Kronborg dans le passage du Sund du xv^e au xix^e siècle, à travers une très riche iconographie, s’est révélée stimulante suscitant des réflexions sur l’océan lieu de mémoire, l’*Atlantic History* et la problématique histoire et patrimoine.

Les débats ont montré que le GIS pouvait devenir un véritable laboratoire de réflexion sur l’évolution de la recherche dans une dimension plus conceptuelle et ouverte.

Nous avons placé ce colloque dans la perspective de la confrontation internationale et nous avons invité Géлина Harlaftis, présidente en exercice de l’*International Maritime Economic Association* qui organisait son colloque

mondial quadriennal à Greenwich (Londres) en juin 2008, quatre ans après celui de Corfou qui contribua à la naissance du GIS. Nous avons pu mesurer le chemin parcouru. Nous avons été accueillis en tant que groupe de recherche par la direction de l'IMEHA, et notamment Lewis Fischer, Géline Harlaftis, Sarah Palmer, qui avait accepté d'intégrer dans les mallettes des colloquants de Greenwich une fiche de présentation du GIS en anglais et un document sur le programme Navigocorpus de Silvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse. Nous étions parmi les délégations les plus nombreuses en dehors de l'Angleterre, dans l'ordre décroissant : USA (28), Danemark (15), un groupe avec le même niveau de représentation soit 14, France, Norvège, Italie, puis Canada 13, Grèce 10, Australie 10, enfin Espagne et Allemagne avec 8 et Portugal avec 7.

C'était surtout l'occasion, à un an d'intervalle, bien que les effectifs des deux colloques ne soient pas comparables, de se livrer au jeu de la comparaison :

14

En termes chronologiques, sur 197 communications, avec de nombreuses approximations qui tiennent aux interventions qui transcendent notre découpage académique : 4, soit 2 %, sur les périodes antiques ; 21 sur la période médiévale, soit 10 % ; 64 sur la période moderne, soit 32 % ; 108 sur la période contemporaine, soit plus de 50 %. C'est donc la confirmation du déséquilibre que nos collègues avaient indiqué, ou que la recherche en histoire maritime contemporaine s'affirme comme telle contrairement à ce que nous avons constaté chez nous. La période ancienne et l'archéologie ne sont pas visibles, contrairement à la période médiévale ; quant à l'époque moderne, le XVI^e siècle, souvent avec la fin du Moyen Âge, et le XVIII^e siècle, avec un prolongement dans les premières décennies du XIX^e siècle, se détachent plus nettement.

En termes thématiques, les communications sont inégalement réparties. L'histoire économique représente globalement 67 % des communications au minimum. Elle s'organise en trois ensembles : Ports et navigations : 23 % ; Commerce maritime : 33 %, Pêches : 12 %. L'histoire navale (Naval History) ne représentait que 20 % des communications. Quant à l'histoire des communautés maritimes, leur poids est inférieur à 10 %, et encore. Comme on le voit l'histoire sociale sur les sociétés littorales reste modeste. Trois domaines restent peu représentés au regard du discours introductif de David Williams : Environnement maritime et Économie, Tourisme-Développement et Patrimoine, Voyages et Musées.

Quels enseignements peut-on tirer ? Sur les gens de mer et les sociétés littorales, comme sur l'exploitation de l'estran et les petites pêches, la recherche française est sans doute en pointe, mais sur les autres pêches nous

avons à travailler. Sur l'histoire navale, si l'on sort la période des guerres de la Révolution et de l'Empire, ce n'est pas nécessairement impressionnant. « Port, commerce et navigation maritimes », à l'exception peut-être du cabotage et des petits ports, est un secteur majeur de la recherche internationale et notamment anglo-saxonne, et c'est dans ce champ que le déséquilibre est le plus criant, notamment à l'Époque contemporaine, comme nous l'avions souligné lors de notre colloque.

Mais cette introduction ne peut s'achever sans les remerciements qui s'adressent à tous les acteurs. Aux organisateurs de la Maison de la recherche de l'université de Bretagne-Sud qui ont eu à régler des problèmes logistiques complexes ; aux financeurs de cette manifestation scientifique d'envergure : l'université de Bretagne-Sud, le Conseil général du Morbihan, le Conseil régional de Bretagne, le CERHIO UMR 6258, le ministère de la Recherche, l'unité mixte de service histoire et archéologie maritimes et l'université Paris-Sorbonne, le CRBC de l'université de Brest, le GERHICO de l'université de Poitiers et tous les établissements du GIS à travers les cotisations des équipes ; aux présidents de séances : Guy Saupin, Géline Harlaftis, André Lespagnol, René Estienne, Philippe Haudrière ; aux rapporteurs : Burghart Schmidt, Pierrick Pourchasse, Christophe Cérino, Manuel Bustos-Rodriguez, Christian Borde, Gildas Buron, Olivier Chaline. Enfin cette publication n'aurait jamais pu aboutir sans l'énorme travail de Jean-Pierre Poussou et de Xavier Labat Saint Vincent et sans la collaboration de plusieurs collègues pour la traduction de certains textes.

La sortie de cet ouvrage fondateur, cinq ans après la création du GIS (Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime), coïncide avec la signature d'une convention de quatre ans avec le CNRS. Elle ouvre aussi une nouvelle ère pour la *Revue d'histoire maritime*, celle de l'abonnement et d'une parution biannuelle.

