

numéro

10-11

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

Buti & Péret – 979-10-231-1740-0



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

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

## GENS DE MER ET SOCIÉTÉS LITTORALES EN FRANCE À L'ÉPOQUE MODERNE

*Gilbert Buti et Jacques Péret*

(Aix-Marseille – Poitiers)

« Gens de mer et sociétés littorales à l'époque moderne » : cette thématique qui peut paraître aujourd'hui relativement banale, sinon classique, a connu en un demi-siècle une évolution spectaculaire aussi bien dans les approches que dans les concepts, jusqu'à présenter désormais sinon une autonomie tout au moins une existence incontestée. Cette irruption tardive dans les champs de l'historiographie française peut se mesurer de diverses manières. Ne prenons qu'un exemple : en 1969, dans la synthèse qu'il consacre à *La Société française sous l'Ancien Régime* [750], Pierre Goubert ignore totalement le monde de la mer ; quinze ans plus tard, en 1984, lors de la réédition de l'ouvrage, refondu et publié sous un titre nouveau à savoir *Les Français et l'Ancien Régime* [751]<sup>1</sup>, en collaboration avec Daniel Roche, un chapitre inédit est intitulé « L'Ancien Régime et la mer ».

Reconnaissons cependant que ces pages nouvelles – une vingtaine environ – sont consacrées à la Royale, aux trafics fabuleux, aux Empires, à la mer du Sud et aux splendeurs des « Isles d'Amérique »... Les gens de mer et les sociétés littorales auxquels n'est accordée qu'une seule page (« matelots et capitaines »), sont longtemps restés dans l'ombre portée du vaste et du prestigieux, des grands ports et des élites négociantes. Cette thématique sociale peut assurément être comparée à une tartane longtemps restée à la remorque du lourd vaisseau de l'économie et des échanges maritimes, naviguant de conserve avec les activités littorales, y compris celles liées à l'exploitation de l'estran.

Il serait néanmoins artificiel de vouloir séparer les hommes de leurs activités. Leurs études restent toujours étroitement imbriquées et si la connaissance des

1 [751], p. 313-331.

négociants et des officiers supérieurs a été associée à l'étude des grands trafics à partir des grands ports, le regard porté actuellement sur les échanges de proximité conduit à observer les modestes équipages des petits ports et, au-delà, les sociétés maritimes et littorales.

Les termes même de la thématique exigent de rigoureuses définitions. Qui sont les gens de mer<sup>2</sup> ?

136

Nous devons, d'entrée de jeu, reprendre à notre compte cette question centrale posée par Michel Mollat du Jourdin en 1983 ; la date tardive de ce questionnement par celui dont le nom reste étroitement attaché au développement de l'histoire maritime en France n'est d'ailleurs pas sans intérêt. Dans le *Code Michaud* (1629) au temps de Richelieu, comme dans l'*Hydrographie* du père Fournier (1643), ce sont essentiellement les hommes qui exercent le métier de marin. Quelques années plus tard, l'organisation du système des classes, sur l'initiative de Colbert et de ses proches collaborateurs, comme Usson de Bonrepas (1668-1670), a participé à l'invention de ce groupe socioprofessionnel habitant les régions côtières – et quelques vallées fluviales –, associant cependant les familles à certaines mesures sociales (Caisse des Invalides)

À cette notion, relativement restreinte à la spécificité professionnelle, s'oppose une définition plus ouverte, venue d'Angleterre, où les gens de mer sont tous ceux dont l'existence dépend de la mer à quelque titre que ce soit : les marins et leurs familles, mais aussi les armateurs et les constructeurs, ainsi que tous ceux qui, à la ville comme à la campagne, travaillent pour la mer, fabricants d'appareils, de voiles ou de cordages... Néanmoins, reconnaissons, avec Alain Cabantous, que « rien n'est plus difficile que de définir les métiers de la mer, s'il faut entendre par là toutes les professions qui ont un rapport plus ou moins direct avec elle »<sup>3</sup>.

Il n'en reste pas moins vrai, ainsi que le rappelait Michel Mollat, qu'« on ne déracine pas les marins de leur milieu naturel. Ils ne quittent un rivage que pour en trouver un autre et revenir à leur point de départ [...]. Sans doute le marin débarqué songe à son prochain embarquement, mais lorsqu'il est en mer, il a la nostalgie des siens, de sa maison, de son lopin de terre, car souvent il n'est pas que marin. Amoureux de son clocher il espère trouver à ses pieds sa dernière demeure. Le milieu du marin doit donc être considéré simultanément en mer et à terre, dans la société d'où il vient et où il revient et dans l'espace géographique, terrestre et maritime, où s'exerce son activité

---

2 [1224], p. 7.

3 [355], p. 9.

commandée par la mer... Groupe professionnel et non pas catégorie sociale, les gens de mer ne livrent les secrets de leur vie quotidienne que dans son environnement »<sup>4</sup>.

Il nous faut donc considérer, comme les travaux dont nous ferons état, les gens de mer au sens strict du terme, mais aussi les populations maritimes au sens plein, qui tirent de la mer l'essentiel sinon la totalité de leurs ressources, replacées dans un large environnement social, d'autant plus que ce sont les agents économiques majeurs qui ont d'abord retenu l'intérêt des historiens du monde maritime. Mais le champ d'étude ne peut s'arrêter là. Avec le concept de sociétés littorales on passe à l'ensemble des populations vivant sur un territoire, le littoral, aux frontières floues et poreuses. Ces groupes humains dépassent largement les seuls gens de mer et même les populations maritimes. Leur point commun est le contact avec l'Océan, très différencié, de la simple relation visuelle et physique jusqu'à l'interdépendance quant aux activités et modes de vie.

Le bilan historiographique de ce vaste spectre met en évidence un ensemble de recherches et de réflexions innovantes qui s'articulent autour de quelques lignes directrices. Au vrai, sans remonter au père Fournier ou aux encyclopédistes, la connaissance des gens de mer et des sociétés littorales porte la marque des divers domaines de l'histoire qui ont orienté la recherche au cours de ces dernières décennies. Elle a été ainsi prise tour à tour dans les questionnements de l'histoire économique, de la démographie historique, de l'histoire des mentalités, de celle des représentations et plus récemment de l'histoire culturelle...

L'examen de la production de ces décennies – œuvres individuelles, travaux collectifs et rencontres scientifiques qui ont souvent eu l'université de Bretagne-Sud comme point d'ancrage – souligne ces grandes tendances historiographiques. Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue deux points essentiels :

- il est difficile et artificiel de tronçonner et de catégoriser tel ou tel ouvrage ;
- ce travail ne prétend en aucune façon à l'exhaustivité bibliographique, mais se propose de présenter les grandes inflexions de la recherche.

L'examen général de la production scientifique maritime où le social occupe une place importante sinon dominante fait apparaître trois grandes tendances, trois moments forts nullement cloisonnés.

---

4 [1224], p. 8

1. Les années 1950-1975 correspondent, dans le sillage des travaux de Michel Mollat du Jourdin et de Fernand Braudel, à la mise en place et au renforcement d'un socle de connaissances avec de grandes thèses sur les trafics intercontinentaux, les grands ports et les élites marchandes. Songeons à cette fameuse collection « Ports, routes et trafics », suivie par celle dédiée aux « Affaires et gens d'affaires ». Les hommes du long cours (L. Dermigny, J. Bernard, P. Chaunu...), les officiers supérieurs (M. Vergé-Franceschi), les négociants et armateurs des ports majeurs (J. Meyer, C. Carrière, P. Butel...), les dynamiques urbaines des grands ports et le renouvellement des élites par migrations (J.-P. Poussou, C. Huetz de Lempis...), les familles et les réseaux, le brassage social du monde de la mer donnent lieu à des travaux qui privilégient les acteurs majeurs des sociétés et des économies maritimes.

Si l'économie et le social occupent largement le terrain en s'imbriquant étroitement, c'est aussi le moment où les gens de mer, encore objets mineurs de la recherche maritime, sont observés à partir des grilles de la démographie historique et de l'histoire des mentalités avec un intérêt affiché par les historiens, et non plus par les folkloristes [1492 et 1493, t. II], pour « la psychologie des travailleurs de la mer » (J. Bernard).

2. Au cours des deux décennies suivantes (1975-1995), sans renoncer à la connaissance des grands trafics et des élites portuaires (Ph. Haudrière, A. Lespagnol, O. Pétré-Grenouilleau...) ont été définies de nouvelles problématiques plus nettement centrées sur les travailleurs de la mer, seuls, en groupes et en familles. Mais la nouveauté est venue d'un premier élargissement du champ de la recherche couvrant le concept de sociétés maritimes définies par leurs relations avec la mer selon différents degrés, mais aussi avec des espaces autres que ceux des grandes villes-ports en accordant une place à un « rural maritime ». Ces réflexions s'inscrivent pleinement dans la continuité des précédentes en mêlant l'économie au social, le démographique au mental. Cependant, en changeant d'échelle, elles conduisent à un profond renouvellement qui souligne la complexité des sociétés portuaires avec une attention aux discrètes sinon silencieuses catégories intermédiaires (capitaines, marchands-mariniers, parsonniers...). Les concepts de maritimité et d'identités maritimes engagent parallèlement les chercheurs sur de nouvelles pistes. Même s'il faut se garder d'un excès de personnalisation, force est de reconnaître ici la puissante marque des travaux d'Alain Cabantous, concentrés sur une dizaine d'années, depuis ses *Pêcheurs et matelots dunkerquois* [343] jusqu'à sa première synthèse des *Citoyens du large* [353], en passant par son doctorat consacré à *Dix mille marins face à l'Océan* [349] et à ses approches

thématiques, *Le Ciel dans la mer* [348] et *Les Côtes barbares* [351]. La volonté de décrypter l'identité des « citoyens du large » conduit à une relecture des contraintes et des comportements, à des réflexions autour des cultures et des modes de vie, et rencontre inévitablement le champ des représentations, de la construction des identités, comme de l'image du littoral.

3. La dimension culturelle et identitaire, particulièrement dynamique et féconde, se retrouve naturellement dans les productions de ces dix dernières années (1995-2005) qui visent notamment à replacer les gens de mer dans la « société englobante ».

Il s'agit là, et nous retrouvons un certain nombre de propositions faites par Alain Cabantous et Gérard Le Bouëdec, de saisir les gens de mer dans leur globalité (pêcheurs, caboteurs, marins-paysans, et autres catégories socioprofessionnelles), dans leur carrière, leur profil familial. Par une approche prosopographique d'aucuns essaient de recomposer des trajectoires individuelles ou de débusquer des stratégies de groupes – si stratégie il y a ! – dans une problématique centrée sur l'intégration des gens de mer dans la société urbaine. Car les gens de mer, certes minoritaires dans la population française, sont majoritairement des gens de ville...

On passe ainsi de l'étude des gens de mer puis des sociétés maritimes à celle des sociétés littorales, nouvel élargissement intégrant l'ensemble des populations vivant au contact de la mer sous différentes formes, en insistant sur les liaisons entre la mer et la terre, en tentant d'approcher les nouveaux-venus, qu'ils soient du proche terroir et de plus lointaines zones rurales, du royaume ou non. Ces dix années ont vu tout à la fois la concrétisation d'une vague de doctorats à partir de 2000 et la tenue d'une série d'importants colloques au cœur des problématiques des sociétés maritimes et littorales : *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest* [C48], *Représentations et images du littoral* [C60], *Pouvoirs et littoraux* [C58], *Sociétés littorales et pluriactivités* [C9], *La Violence et la mer* [C28] ont parmi d'autres marqué la structuration et l'évolution de la recherche.

Il convient de ne pas omettre que ces cheminements et ces questionnements ont conduit à solliciter sinon à inventer des sources et des méthodes. Comme pour le cabotage, il faut là aussi « faire flèche de tout bois et labourer en profondeur » la documentation disponible, déjà sollicitée ou non..., ne serait-ce que pour mesurer la part de ces hommes et de ces femmes dans les sociétés urbaines, saisir le jeu des élites et la place des marginaux.

Enfin, constatons dès à présent – et peut être en partie en liaison avec cela – que le dernier siècle de l’Ancien Régime a été plus largement fréquenté par les historiens des choses de la mer que les xvii<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles, eux-mêmes plus visités que le Moyen Âge présent essentiellement pour son dernier siècle.

## LE TEMPS DES ÉLITES ET DES GRANDS PORTS

### Grand commerce et élites portuaires

La production des décennies 1960 et 1970 est d’abord centrée sur les trafics au long cours (trafics lointains, commerce colonial, traite négrière), et donc sur les grands ports. Cette vision économique des mouvements commerciaux saisis par le haut est confirmée pour l’essentiel par un volet social privilégiant largement l’élite négociante des armateurs comme acteurs et moteurs décisifs du grand commerce.

140

Les études universitaires majeures se concentrent sur une quinzaine d’années depuis 1960 jusqu’en 1975. On peut en ressortir pour la fin du Moyen Âge les travaux d’Henri Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge* [1568], de Jacques Bernard sur les *Navires et gens de mer à Bordeaux* pour les xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles [144], d’Étienne Trocmé et Marcel Delafosse sur La Rochelle [1591], Louis Dermigny avec ses *Cargaisons indiennes* au départ de Marseille et son *Commerce à Canton* [593, 594 et 592], de Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au xviii<sup>e</sup> siècle* [537 et 538], Jean Meyer, *L’Armement nantais dans la seconde moitié du xviii<sup>e</sup> siècle* [1184], Jean Tarrade pour *Le Commerce colonial de la France à la fin de l’Ancien Régime* [1542], de Charles Carrière pour les *Négociants marseillais au xviii<sup>e</sup> siècle* [385], Paul Butel et les *Négociants bordelais au xviii<sup>e</sup> siècle* [327] et Christian Huetz de Lempis pour la *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV* [872].

Nous disposons là d’un ensemble relativement homogène qui couvre le réseau des tout premiers ports, privilégiant le Ponant et se densifiant pour le xviii<sup>e</sup> siècle, à l’apogée du système colonial, avec l’analyse des trafics puis des stratégies et des réussites du monde des négociants-armateurs. Ce tableau permet de mettre en lumière les dynamiques des places, de montrer la mutation des hiérarchies portuaires durant les trois siècles de la période moderne, avec des évolutions sensiblement différentes entre les deux grandes façades maritimes du royaume, entre reclassement et polarisation.

Ce centrage sur les milieux d’affaires, leur ascension sociale, leur devenir, leur place dans la cité portuaire s’accompagne de galeries de portraits. Les Roux et

Bruny à Marseille, les Pellet et Gradis à Bordeaux, les Grou et Montaudouin à Nantes sont ainsi suivis dans leur milieu familial, leur formation, leur cursus, leurs affaires, leurs alliances et cadres de vie : autant de monographies qui permettent de cerner l'élite maritime négociante. Ces grandes études classiques abordent quelquefois, et indirectement, les praticiens de la mer : parfois les capitaines – hommes clés, figure de l'intermédiaire marchande et relais obligés de l'armateur dans toute expédition –, plus rarement l'ensemble de l'équipage considéré comme moteur de l'entreprise. Jacques Bernard fait en cela figure de précurseur avec la mise en relation des navires et des gens de mer, suivi par Christian Huetz de Lempis qui définit le bassin de recrutement et les origines des marins nécessaires aux armements bordelais, illustrant le fonctionnement d'une entreprise avec la gestion de la main-d'œuvre.

### Le champ de recherche sur les élites maritimes : ralentissement puis renouveau

Parallèlement à l'effacement de l'histoire économique triomphante des années 1960, la production consacrée aux élites maritimes et aux grands trafics commerciaux connaît un net ralentissement à la fin des années 1970 ; la publication de l'étude dunkerquoise de Christian Pfister [1352] et la tenue de colloques comme celui de Boulogne, en 1984, consacré aux *Hommes et à la mer dans l'Europe du Nord-Ouest* [C41] demeurent relativement isolés.

Les années 1980 ont vu la publication d'études urbaines globales de grands ports mais qui dépassent largement la seule fonction portuaire. L'ouvrage exemplaire de Jean-Pierre Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII<sup>e</sup> siècle. Croissance économique et attraction urbaine* (1983) ou l'étude magistrale de Rouen par Jean-Pierre Bardet (1983) ne relèvent pas à proprement parler de l'histoire maritime mais de l'histoire de villes où l'activité maritime joue cependant un rôle moteur pour le développement économique et l'évolution démographique.

La grande thèse de Philippe Haudrière consacrée à *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle* [805] inverse la tendance et, au-delà des analyses économique et structurelle des milieux dirigeants, porte attention aux équipages sur la route des Indes. Mais c'est à partir du début des années 1990 et pour une bonne dizaine d'années que l'on peut parler d'un second souffle avec de denses publications où la dimension sociale occupe une place majeure ainsi que les trois siècles de l'époque moderne. Les travaux exemplaires d'André Lespagnol sur les *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV* [1072], les recherches de Jacques Bottin sur *La Place de*

*Rouen et ses acteurs au début de l'époque moderne*<sup>5</sup>, et les nombreux articles de Pierre Jeannin cernent dans toutes leurs composantes le monde des négociants, depuis la source de leur prospérité, leurs horizons maritimes, le fonctionnement de leurs entreprises, leurs cursus, leurs réussites et ascensions sociales voire leurs déclassements, sans omettre la dimension culturelle de ces hommes du comptoir. Les trajectoires familiales, flamboyantes comme celle du « météore » Danycan ou plus fortement enracinée comme celle de la dynastie des Magon à Saint-Malo ou des Le Coulteux [1686], entre Paris et Cadix, en passant par l'étrange destin de l'armateur Georges Roux de Corse à Marseille [386], s'intègrent dans l'étude du groupe, des réseaux en opérant des changements d'échelles pour les replacer dans l'environnement local, national et international.

142

Les publications de Gérard Le Bouëdec sur la mutation réussie du *Port et arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée* [1008], où la dimension sociale s'imbrique naturellement dans le tissu économique, de Josette Pontet-Fourmigué sur *Bayonne, destin d'une ville moyenne* [1368], de Guy Saupin sur les pouvoirs urbains à *Nantes au XVII<sup>e</sup> siècle* [1476], de Silvia Marzagalli sur les *Boulevards de la fraude* [1152], les synthèses de Jean Meyer sur *Les Élités portuaires à l'époque moderne* [1189] et d'Olivier Pétré-Grenouilleau sur *Les Négoces maritimes français* [1347] précisent les contours, la hiérarchie et le fonctionnement de la nébuleuse négociante et des milieux d'affaires qui y sont étroitement liés. Les phénomènes d'interpénétration entre bourgeoisies – elles-mêmes très diverses et hiérarchisées – et les noblesses relèvent du même processus.

La notion de réseaux internationaux où se croisent affaires et solidarités religieuses avec l'existence de colonies étrangères dans tous les grands ports, mise en évidence notamment par les travaux de Pierre Jeannin et de Paul Butel, est devenue depuis dix ans une orientation majeure de la recherche consacrée aux acteurs des places portuaires. Le colloque de La Rochelle, *D'un rivage à l'autre. Villes et protestantisme dans l'aire atlantique* (1998), avec les communications de Guy Saupin, Édouard Delobette, Jacques Bottin et Pierre Jeannin, a mis en lumière l'« internationale maritime protestante ». Le cosmopolitisme des milieux d'affaires et « l'internationale huguenote » connue depuis longtemps par les travaux de Pierre Jeannin, Herbert Lüthy et Charles Carrière, sont abordés dans une optique renouvelée dans le récent ouvrage de Pierrick Pourchasse sur le *Commerce du Nord* [1376].

---

5 Thèse d'habilitation à diriger les recherches, Université Paris-Sorbonne, 1998 ; voir aussi [232].

De la même façon, suivant en cela les inflexions de l'historiographie générale récente, la dimension culturelle du groupe est désormais privilégiée, notamment sa formation et son univers matériel et spirituel. Cette thématique, dans la ligne tracée par André Lespagnol avec ses *Messieurs de Saint-Malo* – et dans une certaine mesure par Charles Carrière pour les *Négociants marseillais* et Paul Butel pour ceux de Bordeaux – se retrouve dans pratiquement tous les travaux, y compris ceux de Pierre-Yves Beaurepaire sur les loges maçonniques. Le point d'orgue est constitué par l'ouvrage collectif dirigé par Franco Angiolini et Daniel Roche sur *Cultures et formations négociantes dans l'Europe moderne* [27].

On terminera cette première vision d'ensemble par un secteur bien connu par les travaux de Gaston Martin et Jean Meyer, à savoir celui de la traite négrière. Cette thématique a donné lieu, dans un contexte de plus en plus passionnel, à toute une série de solides publications universitaires depuis 1990. On y retrouve les élites négociantes mais aussi l'ensemble des gens de mer impliqués dans le processus commercial et maritime de ce secteur clé de la prospérité de nombreux grands ports au XVIII<sup>e</sup> siècle. Monographies portuaires et synthèses forment un solide corpus avec les livres de Jean-Michel Deveau sur *La Traite rochelaise* (1990), d'Éric Saugera pour *Bordeaux, port négrier* (1995) et l'ensemble des publications d'Olivier Pétré-Grenouilleau dont les *Traites négrières* (2004) mirent sous les projecteurs un sujet devenu sensible dans la société française.

Cet ensemble de données convergentes montre incontestablement une relance des recherches sur les élites maritimes étudiées sans rupture avec la première vague des grandes thèses. Cependant, ces publications renouvelées selon des approches complémentaires et plus diversifiées, mettent en évidence à la fois les individualités et les groupes, les brassages et les solidarités, de cette vaste nébuleuse négociante.

## DES « INCONNUS DU LITTORAL » AUX SOCIÉTÉS MARITIMES

L'expansion qui marque la période moderne a autorisé la lente autonomie sociale de ceux qui en furent des acteurs essentiels, à savoir les gens de mer. Le développement des activités maritimes et la volonté de l'État royal leur ont permis de se différencier progressivement de l'ensemble des populations côtières. C'est à ces hommes, longtemps restés « les inconnus du littoral » (Alain Cabantous), qu'une attention nouvelle est accordée par les historiens à partir des années 1980. En même temps, la recherche dépasse le monde

des gens de mer pour développer le concept de sociétés maritimes c'est à dire de populations pas forcément navigantes mais usagères de la mer et de ses rivages.

### Les praticiens de la mer

Jusque dans la décennie 1980, les gens de mer – ceux qui vivent de la mer et sur la mer – ainsi que leurs familles ont retenu l'attention des historiens à l'occasion de recherches inscrites dans le courant des années 1960-1970, à savoir celui de la démographie historique : on songe aux travaux pionniers de Pierre Gouhier sur Port-en-Bessin [752], d'Alain Molinier sur Sérignan [1215], ou de Jean Delumeau s'interrogeant sur les éventuelles spécificités démographiques maritimes sous l'Ancien Régime.

Dans ces travaux, il s'agit d'une manière générale :

- soit de décrypter les comportements démographiques des gens de mer afin de les comparer à ceux de paroisses éloignées des littoraux pour tenter de répondre à la question : « y a-t-il une démographie maritime ? ». Les premières recherches d'Alain Cabantous sur Dunkerque s'inscrivent aussi dans cette filiation ;
- soit, plus encore, de dégager dans le cadre d'une histoire fortement teintée d'histoire économique, les temps forts de la conjoncture. Ainsi, à Saint-Malo, si Jean Delumeau traque les originalités démographiques (nuptialité, conceptions...), c'est pour relier la démographie d'une cité maritime à la dynamique de son port.

Au même moment, de nombreuses enquêtes universitaires furent lancées dans le cadre de mémoires de maîtrise sous forme de monographies paroissiales : ainsi, pour les rives provençales, nous pourrions relever les nombreuses études effectuées dans le sillage des travaux de Michel Terrisse et de Michel Vovelle [1323], au sujet de Saint-Raphaël, Antibes, Cannes, La Ciotat [1508], Martigues [1289] ; de même pour les ports de Languedoc [653] et les littoraux du Ponant avec les îles de Groix, d'Ouessant, Ars-en-Ré, Marennes [767, 1113, 1154 et 1479]...

La condition des gens de mer intéresse également quelques juristes soucieux de mettre en lumière, à travers le recrutement des gens de mer, les composantes et la mise en œuvre du droit maritime en construction [163].

Enfin, durant cette période, comme observé dans l'évolution générale de la recherche, un glissement s'opère de la démographie historique vers l'histoire des mentalités. Il est vrai que le pas vers « la psychologie des gens de mer » avait déjà été franchi à Bordeaux par Jacques Bernard, véritable pionnier en la matière. Mais, mis à part les approches déjà perçues dans les études des trafics

et grands ports, le monde des gens de mer n'est finalement abordé que de manière parcellaire et presque annexe jusque dans les années 1980.

### Les « inconnus du littoral » : un intérêt croissant pour les travailleurs de la mer

Les travailleurs de la mer, acteurs directs des échanges, sortent définitivement de l'ombre avec la publication, en 1980, de la thèse de troisième cycle soutenue par Alain Cabantous et intitulée *La Mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution* (1978).

Dans une France dominée par la charrue et le textile, les historiens qui s'intéressent aux choses de la mer se sont jusqu'ici plutôt penchés sur l'intensité des trafics, la nature des relations commerciales, la fortune des négociants. [...] Pourtant, côtoyant en permanence marchands et affréteurs, vivait aussi au rythme de l'océan une autre population maritime économiquement indispensable, nombreuse, mais pour nous silencieuse<sup>6</sup>...

Cette « population silencieuse », de laquelle Alain Cabantous exclut le monde de l'armement et du négoce, ainsi que les manutentionnaires portuaires et les gabariers d'estuaire qui méconnaissent la haute mer, est saisie, pour les localités de Flandre maritime, grâce à l'exploitation d'un riche éventail de sources jusqu'alors peu ou pas mobilisées.

#### Tentative d'une pesée globale des gens de mer

Parmi ces sources d'un nouveau type, les registres matricules du système des classes permettent d'établir des fiches d'identité individuelles et professionnelles exploitables par la voie informatique, ouvrant sur une histoire sociale sérielle unique sous l'Ancien Régime.

Ces registres, disponibles dans le meilleur des cas de manière satisfaisante à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, permettent d'approcher le monde des navigants. La grande enquête sur les gens de mer commencée par Timothy Le Goff à partir des années 1975-1976, en prolongement de travaux de démographie historique, a apporté une brassée de résultats, sans aboutir au tableau synthétique recherché [1026, 1027, 1029 et 1028]. Aux côtés de cette pesée globale inachevée (80 à 100 000 hommes toutes catégories incluses ?), des monographies permettent de préciser l'inégale répartition des gens de mer sur le littoral du royaume. Tel est un des objectifs de la grande thèse d'Alain Cabantous, placée dans le prolongement de sa thèse de troisième cycle et toujours teintée de démographie historique, consacrée aux *Dix mille marins*

6 [343], p. 11.

face à l'océan. *Populations maritimes de Dunkerque au Havre (1660-1794)* [349], en mettant en œuvre pour cela un véritable « océan d'archives ».

Sur cette portion du littoral, de la Manche et de la mer du Nord, comme sur d'autres segments de rivages plus lointains, les populations de communautés de taille moyenne ou réduite peuvent dépasser la barre des 40 % de gens de mer soumis au service des classes, comme observé sur le littoral provençal à Bandol, La Seyne, Saint Tropez [333], ou dans certaines communautés maritimes de la Seudre – 50 % à Bourcefranc [1483] –, des Sables d'Olonne et davantage encore dans quelques îles tournées vers l'activité maritime (îles d'Yeu [830], de Groix, de Tudy). En revanche, à l'opposé, la part de marins reste étonnamment faible dans les grandes îles agricoles de Ré et d'Oléron [780 et 784] et dans les grands ports où elle reste généralement inférieure à 10 %.

146

Au-delà de cette présence des gens de mer, le profil démographique des « inconnus du littoral » se précise avec de multiples nuances selon les catégories de navigants ; il conviendrait de distinguer, à Dunkerque comme à Marseille en passant par Nantes ou Bordeaux, les matelots au long cours, « oiseaux de passage » instables et « libertins », des pêcheurs, fidèles aux rythmes et canons du mariage et de la natalité, mais avec pour dénominateur commun le poids d'une mort brutale et précoce liée à la guerre maritime et peut-être plus encore aux maladies et accidents de travail.

#### Gens de mer, gens de guerre

Renouant avec les travaux anciens de Jacques Captier [371], Marie-Thérèse de Martel étudie les gens de mer face au système des classes dans le ressort de l'Intendance du port de Rochefort à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle [1140], tandis que Martine Acerra pénètre dans le monde des arsenaux [7] et que Michel Vergé-Franceschi privilégie le sommet de la hiérarchie avec les officiers généraux [1614], avant d'identifier, avec André Zysberg et Marie-Christine Varachaud, « les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil [1605] ». Au demeurant, le poids immédiat de la guerre sur les gens de mer est souligné pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, par Alain Cabantous, à partir de la captivité des gens de mer [344].

Les contacts de ces hommes avec ceux de l'intérieur du royaume sont abordés par Anne-Marie Cocula dans son étude sur *La Dordogne des bateliers* ; les liens entre les bateliers et les marins s'affirment dans la mesure où les gens de rivière sont, depuis la guerre de la Ligue d'Augsbourg, également soumis au contraignant service des classes (1692) [453].

Le refus de la mobilisation navale, qui suscite un peu partout résistances et micro-révoltes, permet, au-delà de l'étude des modalités du refus, de replacer les gens de mer au sein des sociétés « englobantes » et de proposer une lecture

de leurs rapports avec les élites locales. Comme René Pillorget a pu le faire dans le cas de Martigues lors de la mise en place du nouveau système en 1670 [1356], Timothy Le Goff l'a examiné à l'échelle du royaume au moment de la guerre de Sept Ans [1025], et Philippe Zéathe et Thierry Sauzeau pour les rivages du Ponant [1683 et 1480] en tentant d'en mesurer systématiquement le poids et les conséquences démographiques.

Le service des classes, qui pèse sur les gens de mer jusqu'à les définir, participe avec d'autres mesures à « la soumission du rivage aux volontés de l'État royal » analysée par André Zysberg [1688]. L'important colloque de Lorient *Pouvoirs et littoraux du xv<sup>e</sup> au xx<sup>e</sup> siècle* (1998) a passé au crible l'ensemble de ces dispositifs à travers les exemples des milices garde-côtes, des corvées pour la marine, du quadrillage et de la surveillance serrés du littoral pris dans un réseau administratif très dense. Cet « océan de règlements et de contraintes que ne connaît pas le reste de la population » (G. Le Bouëdec), tisse un filet aux mailles particulièrement serrées destiné à contrôler un monde maritime « stratégique » considéré comme turbulent ou « libertin » selon la terminologie en vigueur sur les rivages méditerranéens pour qualifier les nombreux absents et insoumis. L'étude des refus d'obéissance et de la violence, conduite à bord des navires par Alain Cabantous à partir des cas des mutins et déserteurs [345], se retrouve au centre de la récente réflexion collective menée sous la direction de Mickaël Augeron et Mathias Tranchant [C28].

## GENS DE MER AU TRAVAIL

Le travail des gens de mer a pu servir de test pour saisir la situation économique du royaume ; ainsi, en fut-il, au temps de l'histoire économique triomphante, de l'observation, menée par Marcel Giraud, de l'attitude des marins et ouvriers des ports devant la crise de la fin du règne de Louis XIV [740]. D'une manière plus large, on perçoit ainsi les aléas de la conjoncture maritime et donc de l'emploi, avec d'un côté l'appel puissant du large en période de croissance, et de l'autre les récessions liées aux conflits ou aux mutations de l'économie maritime, le social rejoignant et appuyant ici l'économique.

Cependant, l'intérêt porté à partir des années 1980-1990 aux populations littorales, s'est d'abord traduit par une approche privilégiant le métier et les acteurs professionnels en association avec la navigation à l'image des travaux rassemblés par Jean-Louis Miège sur *Navigation et gens de mer en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours* [1204]. Ce sont naturellement les pêcheurs qui ont retenu la curiosité des chercheurs, du « grand métier » à Terre-Neuve aux

pêcheurs à pied chers à Philippe Jacquin... Néanmoins, le travail des marins au long cours ou au cabotage a été abordé en brassant les archives produites par les amirautés, le service des classes (registres matricules, rôles d'équipage à l'armement et au désarmement), et les masses dormantes des actes notariés.

Le travail de Gilbert Buti pour les rives provençales, puis l'arrivée à partir de 2000 de nouveaux docteurs, Philippe Zéathe et *Les Gens de mer du département maritime de Vannes* (2000) [1684], Grégory Boyer et ses marins de Berck sur mer (2001) [263], Thierry Sauzeau pour ceux de la Seudre (2002) [1483], Muriel Bouyer avec *Les Gens de mer de Basse Loire* (2004), Michel Luc et *Les Gens de la mer de l'île de Ré* (2005) [1101] et Patricia Payn-Echalier pour *Les Marins d'Arles* (2005) [1312] sont venus densifier les recherches universitaires maritimes. On y retrouve, par une approche prosopographique, la recomposition de familles, de cursus professionnels, de profils de carrières – du mousse à l'officier – de différentes filières en fonction des origines sociales. Ces travaux considèrent également les conditions de travail avec la mesure du temps passé en mer, « les cadences infernales » du long cours comme de la caravane maritime, ce « cabotage lointain », et le calcul de l'offre de productivité (Timothy Le Goff) [1024] lorsque les documents autorisent l'historien à franchir le huis clos du bâtiment en mer. Par ailleurs, si le travail des gens de mer et de rivière se trouve enrichi par ces recherches récentes, le labeur des marins et mariniers embarqués, autrement dit celui des équipages, reste méconnu. Le colloque organisé en 1999, à Tatihou, par Éric Barré et André Zysberg, sur *L'Équipage, du navire antique aux marines d'aujourd'hui*, a ouvert une brèche et apporte des éclairages de première importance [94]. La moitié des trente communications publiées concerne l'époque moderne et offre d'intéressantes pistes de recherche qui peuvent nourrir la réflexion des historiens en puisant dans les enquêtes menées pour le temps présent par des « ethnologues du huis clos » comme Maurice Duval [640].

Ces études, se révèlent particulièrement riches par leurs approches multiples et globales de la vie de ces milliers de marins depuis le long cours jusqu'au cabotage en passant par les différentes pêches, du golfe de Gascogne jusqu'à Terre-Neuve, sans omettre les groupes intermédiaires ou spécialisés comme les maîtres de barques liés au cabotage chers à Gérard Le Bouëdec [1009 et 1013] et Gilbert Buti [335 et 337].

#### ACTIVITÉS INDUITES OU « PÉRIPHÉRIQUES » DE SOCIÉTÉS MARITIMES « PLURIACTIVES »

La notion de société maritime a élargi le cercle des gens de mer. Cette nébuleuse aux limites floues peut se définir par la relation qu'entretiennent

ces populations avec des activités maritimes selon plusieurs échelles. Il s'agit tout d'abord des secteurs économiques périphériques situés en amont ou en aval des activités proprement maritimes mais qui y sont étroitement liés. Les travaux de Jean-Pierre Poussou sur Bordeaux, d'Alain Cabantous et Christian Pfister sur les ports de la Manche et de la mer du Nord, de Gérard Le Bouëdec sur Lorient, de Martine Acerra sur Rochefort, de Jean-Claude Gaussent pour le Languedoc [725] et Patricia Payn-Echalier pour Arles, de Gilbert Buti et Patrick Boulanger pour Marseille, ont mis en évidence le large éventail des métiers de la « sphère paramaritime » selon l'expression de Gérard Le Bouëdec.

Le monde des arsenaux, de la grande construction navale (charpentiers, calfats, voiliers, pouliuers, scieurs de long...) et des micro-chantiers, en passant par toute la gamme artisanale en relation étroite avec les besoins de la marine (cordiers, caissiers, tonneliers, auffiers...), ainsi que les professions de la manutention et des transports (portefaix, manouvriers, charretiers, rebeyrols), relèvent aussi de ces milieux maritimes.

Les ports de pêche génèrent également des activités spécifiques aux effectifs supérieurs à ceux des pêcheurs navigants<sup>7</sup>. Dans les ports de pêche spécialisés, la majorité de la population, avec la place importante et indispensable des femmes, entre dans cette nébuleuse maritime sans pour autant naviguer.

La notion de société maritime prend aussi toute sa signification avec le concept de pluriactivité qui s'applique remarquablement à ce milieu et qui a donné lieu à un fructueux courant de recherche. Déjà, André Lespagnol à Saint-Malo avait dessiné le type du terre-neuvier non seulement d'origine rurale mais qui redevient paysan à son retour de campagne. Ces pêcheurs-paysans ont été retrouvés selon des modalités et degrés variables à Belle-Île, à Groix, sur toute la côté méridionale de la Bretagne (C. Bertho pour la presqu'île de Rhuys, D. Guillemet, C. Cerino pour Belle-Île, P. Zérathe pour le Vannetais), en Aunis (M. Luc pour l'île de Ré) [1101], en Saintonge (Th. Sauzeau), en Languedoc (Olivier de Parcevaux [1292], Alain Molinier [1215]), en Corse (chez les Cap-Corsins de Sylvie Bénac) [127] et en Provence (avec ces matelots-aubergistes rencontrés par Gilbert Buti à Marseille ou ces patrons-vignerons et capitaines-jardiniers aperçus dans le proche terroir de cette même cité) [340]. À Belle-Île, d'activité d'appoint l'embarquement sur les chaloupes sardinières peut devenir principale, le paysan-pêcheur devenant alors pêcheur-paysan. C'est évidemment le colloque de Lorient dirigé par Gérard Le Bouëdec et François Chappé, *Entre terre et mer, sociétés littorales et*

7 À Dunkerque, 80 % des emplois liés à la pêche harenguière se situent à terre, entre la confection des filets, la manutention, la construction navale et la préparation du hareng.

*pluriactivités* (2004) qui a su mettre en perspective ces multiples combinaisons de travail et de revenus partagés entre la mer, l'agriculture et les multiples petits métiers de la ville-port, composante indispensable de l'économie des espaces littoraux. On peut y ajouter une nouvelle facette avec la thèse consacrée par Morgane Vary aux marginaux du littoral, des marginaux qui apparaissent impliqués dans nombre d'activités maritimes, licites ou non.

### Identités maritimes

150

La décennie 1990, si riche de publications consacrées aux gens de mer, enregistre le lancement de nombreuses thèses et la réalisation d'une masse de mémoires de maîtrise sur les marins et les paroisses littorales, traduisant ainsi la montée en puissance de nouvelles pistes de recherches. Parmi les sources d'inspiration, outre celles toujours vives d'un des « pères fondateurs de l'histoire maritime », à savoir Michel Mollat du Jourdin, il faut mentionner celles de géographes. Si André Vigarié a joué un rôle important dans la réflexion d'historiens ayant travaillé sur les transports maritimes à l'époque moderne – André Lespagnol et Gilbert Buti pourraient en témoigner – le concept de « maritimité » proposé par Françoise Péron et Jean Rieucan en 1991 a influencé l'étude des sociétés maritimes et littorales [1428].

Les publications et colloques qui se multiplient à partir des années 1990 pointent de nouvelles thématiques. Entre 1990 à 1995, Alain Cabantous donne le ton avec trois ouvrages majeurs qui s'inscrivent dans le prolongement de sa thèse sur les *Dix mille marins face à l'océan*. Cette thèse qui se situe, nous le savons, dans la mouvance de la démographie historique, se présente fondamentalement comme une « histoire sociale » – tel est d'ailleurs son sous-titre – et se prolonge naturellement par des travaux sur la religion des gens de mer, sur la perception des rivages et les identités maritimes. Là sont intégrés les questionnements proposés dans les champs de l'histoire autour de la peur, de la violence, de la mort et de la construction des identités. Ces publications empruntent à l'histoire des mentalités, des comportements et des représentations, et invitent à des approches interdisciplinaires.

Le dossier de la religion maritime, ouvert sur la longue durée avec le colloque de 1989 *Foi chrétienne et milieux maritimes* [C13], étoffé par les travaux sur les ex-voto marins [487], et synthétisé par Alain Cabantous dans sa réflexion sur *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle* [348], s'attache notamment à montrer la vigueur d'une religion protectrice, à définir les croyances, les gestes, les rites et les attitudes des marins « au moment du grand passage », à saisir sur le vif l'inquiétude devant « le

corps introuvable » [347], et à diagnostiquer, sinon une déchristianisation, tout au moins une décléricalisation du monde des navigants.

L'image répulsive, qui est étroitement collée aux gens de mer et aux populations des « côtes barbares », a été décryptée par Alain Corbin dans son stimulant essai sur *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage (1750-1840)*, publié en 1988. Ce tournant fondamental, qui s'esquisse à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et modifie radicalement le regard sur le littoral et une partie de ses populations, se retrouve dans les études menées par Alain Cabantous et Jacques Péret sur les fameux pilliers d'épaves [351 et 1322] avec une analyse des comportements des populations du littoral observées lors des naufrages. Cette réflexion sur la violence des hommes des rivages a été prolongée quelques années plus tard par un ensemble de communications présentées lors du colloque où furent associées, sur la longue durée, *La Violence et la mer* [C28], et où les similitudes de comportements avec les ruraux du royaume apparurent, au final, plus fortes que les différences.

Cette représentation des gens de mer construite de l'extérieur, par le biais du regard des voyageurs et des représentations des élites françaises, est au cœur de l'étude proposée par Alain Cabantous sur les identités maritimes en France [353]. Cette réflexion sur la question identitaire, si prégnante dans les sociétés occidentales à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, intègre alors des éléments puisés dans les nouveaux champs de l'histoire – histoire culturelle notamment – et dans ceux d'autres sciences sociales, à commencer par la sociologie et l'anthropologie. Pour débusquer l'identité des *Citoyens du large*, il analyse, sur le temps long (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) et en refusant tout déterminisme géographique, les données démographiques, religieuses, sociales, culturelles et matérielles (habitudes vestimentaires, fêtes, habitat, règles du métier...) ; il décrypte ainsi la construction des stéréotypes et démontre la diversité des comportements dans cette collectivité « globale, insolite et différente » où l'on retrouve toutefois une opposition entre les fidèles pêcheurs et les matelots turbulents, avec une place originale pour les capitaines – largement et paradoxalement méconnus.

La thématique des représentations se retrouve appliquée aux espaces côtiers dans leur ensemble ainsi que le montre le colloque dirigé par Gérard Le Bouëdec et François Chappé sur les *Représentations et images du littoral* (1998) Parmi ces réflexions où se mêlent histoire, discours et littérature, retenons l'apport méthodologique de Dominique Guillemet et la question un peu provocatrice de François Chappé au sujet des gens de mer : « sujets d'histoire et/ou objets de littérature » [C60] ? L'enquête minutieuse de Karine

Salomé sur la représentation des îles bretonnes s'inscrit dans le droit fil de ces questionnements [1462].

Toutefois, si les similitudes sont à juste titre soulignées entre les façades atlantique et méditerranéenne du royaume, donnant à la mer le pouvoir d'uniformiser le comportement des communautés riveraines, les comparaisons restent – pour des raisons scientifiques autant qu'institutionnelles – encore trop limitées entre les deux façades. La thématique « Ponant et Levant » exigerait plus d'une comparaison que celle à laquelle Alain Cabantous appelait de ses vœux au sujet des communautés halieutiques [350]. Le cloisonnement de ces espaces mériterait, assurément, d'être reconsidéré.

## DES SOCIÉTÉS MARITIMES AUX SOCIÉTÉS LITTORALES

152 Cette approche conduit à un élargissement social du thème des gens de mer et des sociétés maritimes en mettant en scène l'ensemble des sociétés littorales, urbaines et rurales ; les travaux menés par des équipes pluridisciplinaires (historiens, géographes, sociologues, ethnologues) des universités de Rennes, Lorient, Nantes et Poitiers ne sont pas étrangères à ce renouvellement qui ouvre de nouvelles pistes de recherches.

### Sociétés littorales

Dans les années 1988-1995, en élargissant les invitations d'Alain Cabantous pour replacer les gens de mer dans la « société englobante », de nouvelles perspectives de recherches ont été ouvertes par les propositions de Claude Nières, Gérard Le Bouëdec, Dominique Guillemet et Jacques Péret en direction des sociétés littorales, expression qui désigne l'ensemble des habitants d'une frange côtière plus ou moins épaisse.

Fruit d'une réflexion pluridisciplinaire au sein du CRHISCO<sup>8</sup> et du GERHICO<sup>9</sup>, le colloque de Rochefort sur *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique* [C48] a posé les bases de ce concept déjà abordé par les géographes et faisant du littoral, « zone de contact plus ou moins vaste et qui n'est pas le lieu d'une activité univoque » (Claude Nières), « un objet d'histoire » à part entière (D. Guillemet). Désormais, le rapport à la mer des populations riveraines est au cœur de la nouvelle orientation de la recherche.

8 Centre de recherche sur les sociétés littorales du Ponant (Rennes 2), en partie à l'origine du SOLITO (UBS).

9 Groupe d'études et de recherches historiques du Centre-Ouest atlantique de l'Université de Poitiers.

La définition des sociétés littorales s'inscrit dans une perspective spatiale de lien physique avec la mer, quelle que soit l'activité, et inclut également les saisonniers venus de l'intérieur des terres, attirés par la mer et l'estran, aussi bien pour de grands travaux publics que pour la pêche à pied. Le littoral, cet « espace d'interface interactif » selon la proposition de Morgane Vary, apparaît fondamentalement comme un gisement d'emplois et de ressources pour les populations d'une bande terrienne plus ou moins profonde qui n'abandonnent pas totalement les préoccupations agricoles et se trouvent confrontées à une surcharge de pouvoirs dont ceux des *Fermiers des rivages*, représentants des seigneurs détenteurs de droits maritimes, étudiés par Pierre Martin [1146]. On passe donc des gens de mer aux sociétés littorales en considérant l'ensemble des populations vivant en contact avec la mer sous différentes formes, en insistant sur les relations entre la mer et la terre : manouvriers et paysans, transporteurs et artisans des villes et bourgs du littoral, en somme, tout ce monde qu'avaient déjà pointé sous leur plume Alain Cabantous et Jacques Péret à propos de l'événement maritime majeur que constitue le naufrage.

L'étude des sociétés littorales va de pair avec un recentrage spatial des recherches ; les petits ports (G. Buti pour les rives provençales, A. Cabantous et G. Boyer pour les ports de la Manche), les îles (D. Guillemet [784] et C. Cérino pour Belle-Île, J.-F. Henry pour l'île d'Yeu), et les pays maritimes (la Seudre de T. Sauzeau, l'amirauté de Vannes de P. Zérathe, l'estuaire de la Loire étudié par M. Bouyer et B. Michon), la presqu'île de Guérande (G. Buron, G. Saupin) témoignent de ces nouvelles approches où l'on passe des grands ports aux réseaux des petites villes-ports et des pays où la notion de sociétés tout à la fois maritimes et littorales prend toute sa validité et sa consistance. Et c'est là que peut s'appliquer le concept de « maritimité » cher à Françoise Péron, d'imprégnation à des degrés divers des communautés littorales aux influences de la mer, depuis les littoraux ruraux qui tournent le dos à l'Océan jusqu'à certaines îles, comme Yeu, où la mer conditionne l'activité, la vie, l'univers de l'ensemble des habitants.

### Paysans et citadins de la mer

Dans son étude pionnière sur « la société des pêcheurs », Alain Cabantous avait souligné avec force la place « des paysans pour la mer » [346], souvent majoritaires dans les populations littorales. Catherine Bertho a poursuivi cette piste de réflexion en examinant les relations nouées entre marins et agriculteurs dans la presqu'île de Rhuy [152]. À sa suite, Dominique Guillemet et Christophe Cérino pour Belle-Île, Michel Luc pour l'île de

Ré ont montré le fonctionnement de ces îles de paysans pour lesquels la mer procure avec le goémon une source d'engrais – ce « fumier de la mer » également utilisé dans certains bourgs provençaux comme Gassin et Saint-Tropez – et fournit un complément alimentaire avec les produits de la pêche à pied et les autres formes d'exploitation de l'estran. Les sauniers ou paludiers constituent également un groupe de paysans de la mer bien connus par les travaux de Pierre Tardy sur l'île de Ré [1541], de Gildas Buron sur les marais de Guérande [321] et, de manière plus générale, de Jean-Claude Hocquet [847 et 848].

154

S'il y a les pêcheurs des campagnes il y a aussi les pêcheurs des villes. Ce qui conduit à rappeler que les gens de mer sont, sous l'Ancien Régime, des sujets qui s'inscrivent dans une société qui n'est pas d'abord maritime mais dans la majorité des cas urbaine, situation certes plus forte sur les rivages de la Méditerranée que sur ceux du Ponant. À l'inverse du reste de la société d'Ancien Régime, la moitié sinon les trois-quarts des gens de mer vivent dans des villes où ils demeurent néanmoins minoritaires dans des sociétés urbaines ordinaires mais aussi marquées à différents degrés par la présence de la mer.

De Dunkerque à Marseille ce sont une nouvelle fois les pêcheurs qui paraissent les plus faciles à débusquer dans le tissu urbain. Si Anne Sportiello l'a rappelé pour les pêcheurs du quartier Saint-Jean à Marseille, son étude privilégie une démarche « mémorielle » qui cherche à retrouver les fondements des fêtes et des traditions de la communauté des pêcheurs en mobilisant les méthodes et travaux d'ethnologues [1518]. Ces mêmes pêcheurs, ces « citoyens extraordinaires », ont été l'objet d'une approche anthropologique avec les travaux de Vincent Giovannoni [737].

Dans la ligne de la thèse d'Alain Cabantous et de ses *Citoyens du large*, la plupart des doctorats et ouvrages insistent sur les rythmes de vie réglés par l'Océan : démographie spécifique des marins et de leurs familles conditionnée par le poids de l'absence, par la mort en mer, les menaces venues du large – des tempêtes destructrices aux épidémies en passant par les risques de « razzias de pirates » réels ou imaginés –, mais aussi par les ressources alimentaires complémentaires de la mer, autant de facteurs communs à l'ensemble des populations littorales.

### **Mobilité et intégration**

L'analyse des origines – sociale et géographique – des gens de mer et des phénomènes de reproduction sociale corrige largement le stéréotype d'un milieu maritime replié sur lui-même et du marin fils de marin qui épouse une fille de marin... Le monde de la mer est d'abord celui de la diversité.

Timothy Le Goff et Catherine Bertho pour la Bretagne, Alain Cabantous pour les littoraux de la Manche, Thierry Sauzeau pour la Saintonge, Gilbert Buti pour la Provence, Sylvie Bénac pour la Corse – cette liste n'est en rien exhaustive – ont montré le renouvellement du monde de la mer par les terriens, paysans et artisans, pour lesquels l'aventure maritime constitue soit un espoir de promotion, soit une fuite devant la misère et le manque de débouchés ruraux, soit une aventure. Dans tous ces cas, la mer constitue, pour reprendre une expression chère à Gérard Le Bouëdec, une « formidable machine à recycler ».

Dans la même veine, l'étude des aires de recrutement des différents ports, selon le schéma proposé par Jean-Pierre Poussou et Christian Huetz de Lempis, met en évidence une grande variété de modèles : d'un côté, l'autorecruement local caractéristique des ports de cabotage (Philippe Zérathe pour le Vannetais, Jean-François Henry pour l'île d'Yeu), de l'autre des bassins de recrutement qui s'élargissent pour les grands ports à l'image de Nantes étudié par Bernard Michon [1203] et de Bordeaux (Thierry Sauzeau) qui recrutent au-delà de leurs estuaires, tout comme Saint-Malo (André Lespagnol)<sup>10</sup> et Marseille (Gilbert Buti).

La mobilité de la population des villes-ports, l'importance des mouvements migratoires – qui ne sauraient signifier cosmopolitisme comme on a pu l'écrire hâtivement pour Marseille – et les brassages sociaux distinguent là encore les zones côtières, ces espaces « de labeur et de vie des populations littorales ». Ces zones qui ont longtemps été perçues comme inquiétantes se trouvent aujourd'hui au cœur de la dynamique du peuplement des états européens. Cette mutation du regard et des réalités économiques, minutieusement analysée par Gérard Le Bouëdec [1014], conduit à réfléchir sur l'insertion des nouveaux-venus dans ces espaces littoraux. En effet, ces hommes venus d'ailleurs, ne s'intègrent pas automatiquement dans les « sociétés littorales d'accueil » : ils restent souvent fidèles à leur pays d'origine maritime ou non. Là se situe un puissant axe de réflexion pour de nouveaux chantiers centrés sur les sociétés littorales.

La présence de ces populations pose ainsi la question fondamentale de leur intégration ou non dans le monde urbain, de leur exclusion ou de leur fédération. Les populations navigantes, ainsi que les pêcheurs, prolongeraient-elles à terre, dans une cité ouverte sur les vastes horizons maritimes, le huis clos des temps de la navigation ?

<sup>10</sup> Ainsi, 80 % des équipages des terre-neuviens de Saint-Malo sont extérieurs à la ville. Voir [1074].

La ville peut être conçue, pour reprendre une proposition récente de la sociologie de l'espace, comme une machine d'inclusion et de synchronisation, comme une machine à intégrer ou à exclure les nouveaux venus. La nature même du travail de ces hommes du mouvement constitue-t-elle un facteur d'intégration, ou dresse-t-elle des obstacles à celle-ci étant donné le poids de l'absence et la faiblesse de l'encadrement professionnel ?

Selon les deux sens du terme « intégration » proposé par la sociologie, il convient de considérer à la fois l'intégration du groupe dans l'ensemble de la société et l'intégration individuelle, plus difficile à suivre, d'hommes venus d'ailleurs : migrants régnicoles ou étrangers, de localités maritimes ou non, venus seuls ou accompagnés, ayant conservé ou non des liens avec la localité d'origine. Le processus d'intégration répond-il à des stratégies de groupes ou obéit-il à des ambitions personnelles que permet d'entrevoir la recomposition de trajectoires individuelles [340] ? L'affirmation d'une identité maritime est-elle le signe d'une intégration accomplie, ou bloque-t-elle l'intégration des gens de mer dans le monde de la ville ?

156

Ces questionnements, qui sont au centre de problématiques nouvelles relatives aux sociétés littorales, amènent à emprunter certaines pistes, à effectuer quelques relectures.

Les institutions urbaines – confréries, corps de ville et organisations professionnelles comme les prud'homies dans l'espace méditerranéen – participent-elles à ce mouvement ou les entravent-elles ?

Les contacts professionnels qui mettent en présence des représentants de la société maritime avec des citoyens sans lien avec la mer sont légion : de la propriété partagée des navires et des engins de pêche – avec circulation des parts ou quirats –, en passant par la pratique de la pacotille et l'affermage des postes de pêche à la pluriactivité des gens de mer. Le concept de pluriactivité, utilisé par les géographes et plus encore par les sociologues de la ruralité au début des années 1980, rencontre aussi pleinement cette problématique. Largement opératoire pour les espaces littoraux, ce concept a donné lieu, comme cela a été vu plus haut, à un fructueux courant de recherche matérialisé par le colloque de Lorient *Entre terre et mer, sociétés littorales et pluriactivités*, tenu sur l'initiative d'une équipe pluridisciplinaire constituée autour de Gérard Le Bouëdec. À partir de là se sont ouverts de nombreux chantiers et questionnements qui renvoient aux sources à mettre en œuvre sinon à inventer ; là aussi, il faut labourer en profondeur pour atteindre une réalité que dissimulent la plupart des documents statistiques.

Enfin, le renouvellement des sociétés portuaires et le brassage social avec la conflictualité qui peut lui être associée, pose également la question de la place

des travailleurs de la mer dans l'espace urbain. Distingue-t-on des quartiers maritimes, cet « objet d'histoire qui n'est pas dénué d'ambiguïté, de confusion et d'incertitude ? » [352]. Comment définir – si quartier maritime il y a – ces espaces qui ne recourent en rien les découpages administratifs ordinaires ?

Ces recherches sur l'intégration ou non des nouveaux-venus dans le monde urbain, porteur ou non d'une culture maritime, ne peuvent que tirer profit de comparaisons avec des situations observées en d'autres lieux et en d'autres temps, comme Sète pour le XVIII<sup>e</sup> siècle ou l'Est parisien au XX<sup>e</sup> siècle [113 et 164].

Ce bilan historiographique – nullement exhaustif dans les productions relevées au long de son parcours – marque pour la période moderne l'affirmation d'une histoire sociale maritime largement renouvelée tant par ses méthodes que par ses champs de recherche du fait de l'émergence de nouveaux concepts parfaitement opératoires.

Ce secteur de l'histoire maritime reste solidement ancré sur un fonds de solides travaux orientés sur l'histoire des grands ports et de leurs élites négociantes. De nouveaux venus comme *Les Messieurs de Saint-Malo* ont complété le puzzle avec, depuis une vingtaine d'années, un recentrage transversal et thématique, dans une perspective à la fois culturelle et internationale.

À partir des années 1990, les nouveautés sont surtout liées à l'élargissement du champ de la recherche à partir de concepts comme ceux de « maritimité », de sociétés littorales, de pluriactivité, d'identité maritime, d'intégration, situés à l'intersection de plusieurs champs historiques – l'histoire économique, la démographie historique, l'histoire religieuse, l'histoire des mentalités, l'histoire des représentations, l'histoire urbaine et l'histoire culturelle – enrichis d'emprunts faits à la géographie et à d'autres sciences humaines, comme la sociologie et l'anthropologie.

Écrire sur les gens de mer invite à privilégier l'analyse du rapport que ces hommes entretiennent avec les autres et avec l'espace, maritime ou non. Le sentiment d'appartenir à une communauté avec le désir d'affirmer une identité – aux contours multiples et changeants – ne saurait faire oublier que ces hommes et ces femmes se rattachent à d'autres populations.

Au final, en ressortent un monde maritime élargi et décloisonné, ne se limitant plus aux seuls marins et hommes d'affaires mais en même temps très diversifié, et des sociétés se définissant largement par leur rapport inégal à la mer, du marin au long cours au paysan du littoral pour lequel la grève

est le prolongement du champ. Ces approches ont multiplié les échelles d'analyse spatiale en privilégiant le petit pays et le cadre urbain, pour mieux appréhender des identités maritimes dont les contours se sont tout à la fois précisés et brouillés. En effet, les travaux qui se sont multipliés renvoient des images plus complexes de ces sociétés et lézardent les bases de quelques certitudes. Ainsi en est-il par exemple :

- de la vocation maritime des gens de mer,
- de la reproduction sociale,
- de l'identité maritime des populations côtières,
- du cosmopolitisme des cités portuaires,
- des chemins de l'intégration ou du déclassement.

Les réflexions conduites autour des « gens de mer », des « populations maritimes » et des « sociétés littorales » invitent désormais à lancer des passerelles en direction de « lectures culturelles » des questions maritimes, ainsi que le proposent dans un récent ouvrage de synthèse Alain Cabantous, André Lespagnol et Françoise Péron [356].

158

L'approche des gens de mer et des sociétés littorales rappelle, à la suite d'Olivier Pétré-Grenouilleau, que c'est lorsqu'elle se connecte aux grands domaines de l'histoire et s'ouvre vers d'autres territoires à partir de problématiques « englobantes » que « l'histoire maritime », en l'occurrence celle des gens de mer et des sociétés littorales, est pleinement elle-même. Sans cette connexion, elle tend à n'être qu'un leurre historiographique<sup>11</sup>.

---

11 Sur ces réflexions épistémologiques, voir [1349] et [354].