

numéro

14

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Marine, État  
et Politique*

Chronique – 979-10-231-1843-8

# 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  
d'histoire  
maritime**

**14**

**Marine, État et Politique**

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011  
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-802-1  
PDF complet – 979-10-231-1820-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1821-6  
Bruneau, Motte & de Préneuf – 979-10-231-1822-3  
Chanet – 979-10-231-1823-0  
Lockroy – 979-10-231-1824-7  
de Préneuf – 979-10-231-1825-4  
Motte – 979-10-231-1826-1  
Dard – 979-10-231-1827-8  
Bruneau – 979-10-231-1828-5  
Girardin-Thibeaud – 979-10-231-1829-2  
Coutau-Bégarie – 979-10-231-1830-8  
Costagliola – 979-10-231-1831-5  
Vial – 979-10-231-1832-2  
Vaisset – 979-10-231-1833-9  
Boureille – 979-10-231-1834-6  
Boniface – 979-10-231-1835-3  
Rodger – 979-10-231-1836-0  
Poussou – 979-10-231-1837-7  
Guilmartin – 979-10-231-1838-4  
Rommelse – 979-10-231-1839-1  
Rodger – 979-10-231-1840-7  
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1841-4  
Le Mao – 979-10-231-1842-1  
**Chronique – 979-10-231-1843-8**

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)  
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

[sup.sorbonne-universite.fr](http://sup.sorbonne-universite.fr)

# SOMMAIRE

Éditorial.....	5
----------------	---

## Première partie

### Les marins français et la politique au XX<sup>e</sup> siècle

<b>Marine et politique à l'époque contemporaine</b> Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte & Jean de Préneuf.....	11
<b>Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port</b> Jean-François Chanet.....	15
<b>Document :les marins vus par un de leurs ministres (1897)</b> Édouard Lockroy.....	23
<b>La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque</b> Jean Martinant de Préneuf.....	29
<b>La Royale sans le Roi : le déclin naval français vu par Charles Maurras</b> Martin Motte.....	61
<b>La Marine et les droites nationalistes, de l'entre-deux-guerres à Vichy</b> Olivier Dard.....	89
<b>La Royale et le Roi :les officiers de marine et l'Action française, entre appartenance et imprégnation</b> Jean-Baptiste Bruneau.....	93
<b>Un marin en politique : l'amiral Platon, 1940-1944</b> Odile Girardin-Thibeaud.....	117
<b>Le regard vide ou la vision politique de l'amiral Darlan</b> Hervé Coutau-Bégarie.....	137
<b>Darlan ou le mirage de la collaboration</b> Bernard Costagliola.....	145
<b>Faux-semblants et ruptures de l'après 1945</b> Philippe Vial.....	159
<b>La cité idéale de l'amiral Thierry d'Argenlieu à l'épreuve des tumultes du siècle</b> Thomas Vaisset.....	165

<b>La marine et le putsch d'Algérie</b>	
Patrick Boureille.....	183
<b>Le lieutenant de vaisseau Guillaume, de la Marine au putsch et à l'OAS</b>	
Xavier Boniface .....	199
<b>Conclusion :une spécificité française vue de Grande-Bretagne</b>	
Nicholas A. M. Rodger.....	213

## **Seconde partie**

### **La révolution militaire navale au xvii<sup>e</sup> siècle**

<b>Présentation de la table ronde sur la révolution navale</b>	
Jean-Pierre Poussou.....	219
<b>La révolution militaire dans la guerre sur mer au début de l'époque moderne : origines technologiques, résultats opérationnels et conséquences stratégiques</b>	
John F. Guilmartin.....	223
<b>Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime</b>	
Gijs Rommelse.....	239
<b>De la « révolution militaire » à l'État « navalo-fiscal »</b>	
Nicholas Rodger.....	259
<b>La révolution maritime a-t-elle existé en France au xvii<sup>e</sup> siècle ?</b>	
Michel Vergé-Franceschi.....	273

## **Varia**

<b>Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697)</b>	
Caroline Le Mao.....	285

## **Chronique**

<b>De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au xviii<sup>e</sup> siècle</b>	
David Plouviez .....	323
<b>Comptes rendus.....</b>	<b>339</b>

# Chronique



DE LA TERRE À LA MER. LA CONSTRUCTION NAVALE  
MILITAIRE FRANÇAISE ET SES RÉSEAUX ÉCONOMIQUES  
AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

*David Plouviez*

*Thèse d'histoire moderne soutenue à l'université de Nantes  
le vendredi 29 mai 2009 devant un jury composé  
de Mme Martine Acerra (directrice de recherche, Nantes),  
M. Jean-Yves Andrieux (Rennes II),  
M. Gilbert Buti (Aix-en-Provence), M. Nicholas Rodger (Oxford)  
et M. Guy Saupin (président du jury, Nantes)*

L'intérêt pour les marines de guerre a incontestablement connu son apogée au cours des années 1970 à 1990. Depuis la fin de cette période, l'historiographie – essentiellement française<sup>1</sup> – s'est détournée de cet objet, une indifférence soulignée, entre autres, par le très faible effectif des doctorants s'intéressant à ces thématiques<sup>2</sup> tout autant qu'à la faiblesse des publications aujourd'hui. Séminaires, colloques, soutenances de thèses, publications nombreuses avaient marqué les années précédentes et, reconnaissance ultime, les concours de recrutement du CAPES et de l'Agrégation mirent à l'honneur ces problématiques en inscrivant à leur programme de 1996-1998 la question des *Européens et la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle*<sup>3</sup> ; sans aucun doute le point d'orgue de cette riche période. Ce bouillonnement

- 1 La vigueur de la recherche et des publications à propos des marines de guerre a été maintenue dans les autres pays, en particulier anglo-saxons. La monumentale étude de Nicholas Rodger, étudiant la Navy sur le temps long et dans une perspective comparative avec les autres puissances maritimes, vient démontrer cette vitalité. Concernant notre période voir le dernier tome paru : Nicholas Rodger, *The Command of the Ocean, a Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin, Allen Lane, 2004.
- 2 À ce propos voir la présentation de Sylviane Llinarès et la conclusion d'Olivier Chaline dans le numéro double de la *Revue d'histoire maritime* consacrées au bilan historiographique « La mer et la guerre » (n° 10-11, 2010).
- 3 Il faut noter toutefois que les marines de guerre européennes étaient l'une des composante de cette question complexe qui intégrait un champ d'investigation assez vaste allant du commerce maritime à l'exploitation de l'estran ou de la pêche en passant par les traites négrières par exemple. Par ailleurs, l'espace méditerranéen était exclu du questionnement.

intellectuel de près de trente ans a depuis laissé la place à une certaine atonie des recherches consacrées aux marines de guerre<sup>4</sup>.

Pourtant, le sujet est loin d'être clos, et il reste des zones d'ombre importantes, liées notamment à la problématique de l'édification d'une marine de guerre dans le contexte économique, social et industriel de la seconde modernité. Certes, nos connaissances sur le navire de guerre en tant que tel avaient connu de réels renouvellements au cours de cette période, autant que celles consacrées aux conditions et aux rythmes de production de cet outil. Mais le point de vue des historiens se concentrait le plus souvent sur l'arsenal lui-même et son avant-pays maritime, scène du combat naval. L'amont de la construction des vaisseaux et frégates, c'est-à-dire l'étape de rassemblement des matières premières ainsi que la mobilisation des hommes nécessaires, était un sujet qui réclamait toujours une investigation de fond comme l'avait souligné à de multiples reprises Christian Buchet au cours de ses interventions et publications<sup>5</sup>. Par ailleurs, Martine Acerra avait, depuis sa thèse où elle abordait, entre autres, la problématique des réseaux d'approvisionnement de la flotte de guerre française<sup>6</sup>, senti tout l'intérêt d'une recherche de longue haleine dans ce domaine.

324

Notre fréquentation assidue du séminaire de Jean Meyer à la Sorbonne déboucha naturellement par une rencontre puis une collaboration avec Martine Acerra afin d'effectuer nos premiers travaux de recherche de maîtrise (1998)<sup>7</sup> et de DEA (2002)<sup>8</sup>, mais également de doctorat à partir de 2003 à l'université de Nantes. Dès nos premiers pas au sein des archives de la Marine, nous découvrîmes très vite tout l'intérêt d'un tel travail et comprîmes que la question des approvisionnements intégrait une problématique globale

---

4 Ce constat vaut surtout pour la période moderne qui a connu un réel essoufflement après la tenue du colloque consacré à la « Puissance maritime » en 2001 à Paris. La seule thèse d'histoire navale des années 1998-2008 a été celle d'Olivier Corre sur l'arsenal de Brest pendant la guerre d'Indépendance américaine. Il faut toutefois noter des initiatives importantes : ainsi, la série de colloques réalisés à propos de la guerre d'Indépendance américaine sous la direction d'Olivier Chaline où la marine de guerre a toute sa place.

5 Christian Buchet, *Marine, économie et société : un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999 ; *id.*, « Logistique française et matériel naval », dans *Communications 1990-1991*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1992 ; *id.*, « La marine, moteur du développement économique ? », dans Christian Buchet, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 509-514.

6 Voir la troisième partie, chapitre II, dans Martine Acerra, *Rocheport et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, p. 514-539.

7 David Plouviez, *Marine de guerre et bois de construction sous les Choiseul, 1761-1770*, maîtrise, université de Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, 1998.

8 David Plouviez, *Les Approvisionnements de la marine de guerre française au XVIII<sup>e</sup> siècle. Les relations entre l'État et la compagnie de bois Péan de Saint Gilles (1761-1770)*, DEA, université de La Rochelle, 2002.

particulièrement d'actualité à la fin des années 1990 et au début des années 2000, à savoir celle de la puissance maritime de la France à l'époque moderne. Devant la somme des travaux s'intéressant à la guerre navale, à la construction militaire et à l'organisation des arsenaux, il manquait assurément une étude sur les approvisionnements de la flotte. Lors du colloque organisé à l'Institut catholique de Paris en 2001, Nicholas Rodger affirmait qu'il ne fallait pas en rester « à la seule conception des navires mais analyser leur organisation en général, leur système de gestion, de ravitaillement et de fourniture, la formation de leur personnel, la disposition de leurs bases et arsenaux... »<sup>9</sup>. Cette injonction servit d'aiguillon à l'ensemble de mes travaux.

### 1/ L'APPROVISIONNEMENT DE LA FLOTTE DE GUERRE : L'ÉMERGENCE DES PROBLÉMATIQUES

Le constat de départ était relativement simple et connu. Nombreux furent les historiens à souligner qu'un navire de guerre était grand consommateur de matières premières. Pour un 74 canons, modèle techniquement le plus abouti et le plus construit à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les 2 900 chênes centenaires, les quantités inédites de chanvre pour tisser et commettre les 2 580 m<sup>2</sup> de voiles et les 84 tonnes de cordages, sans compter les résineux du nord de l'Europe et de France ainsi que les innombrables pièces métalliques et l'artillerie, ont de quoi donner le vertige tout en rendant perceptible la complexité de mise en œuvre d'un tel outil. Mais au-delà de ces indications numériques et de cette prise de conscience, il était nécessaire d'envisager comment ces matières parvenaient à l'arsenal.

Dans le cadre de notre mémoire de maîtrise, nous allions pouvoir appréhender pour la première fois la question de l'approvisionnement d'un arsenal à travers non seulement une matière première stratégique, le bois de construction, mais également pendant une période cruciale de remobilisation navale que fut la période des deux Choiseul. Très vite, nous prîmes la mesure de la tâche titanesque, pour un arsenal à l'époque moderne, qui consistait à rassembler tant de matières premières. Toutefois, tout en retraçant ce commerce des bois, nous percevions l'approvisionnement de la flotte à travers le prisme d'un fonctionnaire de la marine. Nous nous placions sans doute trop au niveau de l'intendant portuaire ou du ministre, attendant la livraison du bois dans l'enceinte de l'arsenal, ne pensant pas encore l'approvisionnement dans sa dimension de réseau ni même dans sa complexité de mise en œuvre au sein des territoires économiques de préemption

<sup>9</sup> Nicholas Rodger, « Vision globale, l'époque moderne », dans *La Puissance maritime...*, *op. cit.*, p. 59.

ou de production. Tropisme des archives de la Marine oblige, nous faisons de l'arsenal ou du ministère, en victime consentante, notre lieu d'observation privilégié sans nécessairement nous projeter hors les murs pour appréhender toutes les facettes des réseaux, qu'ils soient sociaux ou matériels pour reprendre la terminologie des géographes, ou celle de Bernard Lepetit<sup>10</sup>. C'est que l'étude des approvisionnements d'une flotte militaire obligeait à quitter les rivages, l'arsenal, pour étudier les mécanismes commerciaux en œuvre dans les différents territoires, une démarche qui mûrit lentement lors de l'élaboration de la thèse.

Pourtant, cette pénétration dans les arcanes de l'administration de la Marine nous permettait d'ores et déjà de délimiter et de poser les bases fondamentales de l'approvisionnement. Aussi, la réussite d'une telle entreprise reposait-elle sur trois pivots absolument indissociables. Dans un premier temps, une administration solidement organisée, dotée d'un personnel déployé sur tous les territoires de préemption et avertie des normes de la construction navale. Ici, c'est bien l'appréhension et la compréhension de la dynamique des territoires économiques par l'État qui est posée. Partant d'exigences techniques particulières, la Marine a entrepris, en collaboration avec les forces économiques des provinces où elle prospectait, de capter les flux de matériel nécessaires aux arsenaux. Mais tout en élaborant des outils lui permettant de disposer d'une matrice de lecture de ces territoires (enquêtes pré-statistiques, cartographie, espionnage, extension du réseau des fonctionnaires en France et à l'étranger...), elle a dû s'appuyer sur un noyau entrepreneurial dense et disposant des moyens financiers et logistiques adaptés pour répondre à des commandes très diversifiées, parfois très techniques ; c'est là le deuxième axe de recherche. À la veille du XIX<sup>e</sup> siècle, la France disposait-elle d'un système capitaliste et industriel suffisamment mature pour faire face aux exigences d'un outil guerrier extrêmement complexe et coûteux ? Enfin, dans le contexte d'une Marine reposant exclusivement sur la mise en œuvre de matériaux naturels, il était crucial de disposer de zones de préemption et de production riches, offrant un matériel de qualité et aisément accessible. C'est la conjonction de ces trois éléments qui permettrait l'armement de la flotte de guerre en toutes circonstances.

La fréquentation des archives centrales de la Marine à Paris et à Vincennes nous permit d'aborder successivement ces trois facettes de l'approvisionnement et d'en affiner le questionnement. Pour démêler l'écheveau problématique dressé précédemment, il était nécessaire de rassembler toutes les archives économiques

<sup>10</sup> Bernard Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau : réseaux de transport et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, EHESS, 1984.

laissées par la Marine. Il s'agissait pour l'essentiel des marchés de fournitures dont la multiplication, au XVIII<sup>e</sup> siècle, avait été une caractéristique importante. En effet, déléguant la plus grande partie de son approvisionnement à des intérêts privés, la Marine mit en place des procédures d'achat de son matériel de plus en plus complexes. De la maîtrise à la thèse, ce sont ces documents qui constituèrent l'ossature de notre réflexion et le matériau par lequel nous pouvions retracer toutes les facettes de l'approvisionnement. Ainsi, la rédaction des marchés publics et la poursuite active de la constitution de solides cahiers des charges normatifs pour le choix des matériaux de construction constituaient le nœud gordien d'une bonne administration maritime de l'achat du matériel naval. Il s'agissait de comprendre les modalités de l'évolution juridique de la rédaction des contrats d'approvisionnement, matrice référente de l'approvisionnement des arsenaux. Il devenait crucial de montrer les différents acteurs à l'œuvre dans ces transformations et d'essayer d'analyser les influences contextuelles sur leur réalisation. Un contrat d'approvisionnement était-il différent quand il était signé en période de paix ou de guerre, dans une période de restriction budgétaire, ou au contraire de plus grande latitude du côté des finances publiques ? Dès lors, s'agissait-il d'un corpus juridique destiné à structurer durablement l'approvisionnement des arsenaux ou au contraire du fruit d'une circonstance ou de la rencontre de tel ou tel interlocuteur commercial ? Cette question posait le problème, pour une nation maritime comme la France, de la mise en place d'une logistique d'approvisionnement pérenne, efficiente en toutes circonstances, gage du rayonnement et de l'assise de sa puissance. Mais un contrat d'approvisionnement n'était pas uniquement le résultat de contraintes économiques et logistiques et les critères techniques avaient au moins autant d'importance dans la réalisation de ces documents. Dans le cadre d'une thèse, il devenait évident qu'il fallait dessiner les contours de ces coopérations techniques entre les « spécialistes de l'arsenal », les administrateurs locaux ou de l'État et les partenaires économiques sur le temps long. C'était sans conteste le point de départ de toute l'entreprise d'approvisionnement de la flotte.

Si ces réflexions émergent lors de ma première année de travail, le DEA me permit de prendre davantage la mesure de ce qu'était un réseau d'approvisionnement en me penchant plus explicitement sur l'identification des partenaires économiques de la Marine tout en étendant ma réflexion à l'ensemble des grandes matières premières nécessaires à la construction navale. La première question pouvait sembler de prime abord très simple mais peu d'études avaient tenté d'y répondre : Quels avaient été les partenaires économiques de la Marine ? Le bilan historiographique de cette question était maigre : il fallait défricher un terrain encore relativement vierge. L'étude spécifique de la compagnie Péan de Saint Gilles lors du DEA, permit à la fois de retracer la structure d'une entreprise

d'approvisionnement au service de l'État, mais également de faire émerger ses différents acteurs. À cette occasion, nous pouvions mesurer toute la complexité de l'identification des partenaires économiques de la Marine. Toutefois, on pouvait percevoir l'implication de plusieurs catégories sociales telles que des marchands de bois locaux, des administrateurs de l'État, des financiers et des membres de la noblesse. Inutile de préciser que cette première approche nous laissait sur notre faim et ne permettait aucunement de dresser des conclusions. Nous assignâmes à la thèse la tâche de reconstituer et d'identifier ces hommes et ces femmes.

Enfin, l'étude de la Compagnie Péan de Saint-Gilles obligea à prendre la mesure des besoins des marines de guerre en matériel et par là à poser le problème des capacités productives des différents arrière-pays sollicités par les arsenaux français. Le champ d'intérêt devenait très large : il s'agissait alors d'évaluer le plus précisément possible à la fois le matériel naturel prélevé, tels que les bois ou le chanvre, ou encore les produits manufacturés, tels que les ancres ou l'artillerie, par exemple. Par ailleurs, l'aspect environnemental, ne pouvait pas être ignoré, dans sa dimension du prélèvement de la ressource comme dans celui de la question de l'acheminement et de la maîtrise du territoire, des aspects peu abordés dans le contexte de la marine de guerre française.

## 2/ DES ARCHIVES À LA BASE DE DONNÉES : LES RÉORIENTATIONS ET LES RÉADAPTATIONS

Ces problématiques posées, les débuts de la thèse allaient provoquer des inflexions méthodologiques majeures et, avec elles, le début du renoncement à plusieurs pistes de recherches possibles.

Le premier tournant fut imposé par les sources elles-mêmes. Excès d'optimisme ou défaut d'expertise lors de l'évaluation de la documentation disponible à l'occasion du DEA, nous nous aperçûmes très vite que la documentation comptable et économique laissée par la Marine au XVIII<sup>e</sup> siècle ne nous permettrait pas d'avoir une vision d'ensemble aussi fidèle que possible de l'évolution de ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, les multiples réorganisations administratives du XIX<sup>e</sup> siècle avaient été fatales à certaines de ses archives, notamment celles concernant les achats de matériel proprement dit. La série D<sup>3</sup> consacrée aux approvisionnements, censée renfermer ce type de documents, s'était révélée assez pauvre. Par ailleurs, l'extension de nos recherches au sein des archives portuaires permettait sans aucun doute de compléter nos informations, mais uniquement de façon partielle. Contrairement à la thèse de Jean-Yves Marlier, homologue de la nôtre mais consacrée au Second

Empire<sup>11</sup>, nous ne disposions plus des listes de marchés d'approvisionnement. Or, se contenter de sondages ponctuels nous condamnait à ne pas retracer une évolution aussi fidèle que possible des préemptions de matières premières navales et donc à méconnaître l'état des zones d'approvisionnement au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle ; il était alors également impossible de reconstituer l'évolution des prix. On courait donc le risque d'ignorer sans doute certaines inflexions liées à des conjonctures particulières. Il s'avérait de ce fait nécessaire de dépouiller l'intégralité des archives « du quotidien » laissées par la Marine, un corpus de près de 900 dossiers ou cartons, composé par les documents produits dans les arsenaux – de loin la plus grosse masse documentaire – mais également à Versailles, et dans de nombreux lieux stratégiques pour l'approvisionnement, en France comme à l'étranger. Ici, il s'agissait d'une documentation essentiellement épistolaire reliant les services du ministère, les intendances portuaires ainsi que les principaux ports et autres lieux disséminés dans tout le royaume (séries B<sup>2</sup>, B<sup>3</sup> aux archives nationales ; BB<sup>2</sup> et BB<sup>3</sup> au Service historique de la Marine à Vincennes). Pour l'étranger, les précieux courriers et mémoires conservés dans la sous-série B<sup>7</sup> ont été nécessaires pour envisager le comportement de la France sur des territoires de préemption stratégiques tels que les espaces baltes ou Nord américain. Ce fut aussi l'occasion d'évaluer les concurrences des différentes marines dans ces lieux très fréquentés. Enfin, la série B<sup>1</sup>, très composite mais renfermant de très nombreuses pièces, permit à de multiples reprises de préciser maints détails sur des matières premières ou des fournisseurs. Ce fut un dépouillement long et un peu rébarbatif mais à partir duquel nous avons pu constituer une banque de données suffisamment crédible pour répondre à notre ambition de retracer les réseaux d'approvisionnement.

Cette première inflexion en a induit une autre non moins importante d'un point de vue méthodologique : une telle masse documentaire, de potentiellement 30 000 informations selon les critères que nous recherchions en priorité, ne pouvait être traitée que de façon informatique. C'est désormais une posture classique pour l'historien qui est familiarisé avec l'outil informatique et rompu à l'analyse des données collectées. Faute de suffisamment de contrats de fournitures, il fallait construire une grille de lecture renfermant tous les critères que nous souhaitions enregistrer. Dans le cadre de cette thèse, une base de données intitulée « De la terre à la mer » fut conçue, elle-même divisée en

<sup>11</sup> Jean-Noël Marlier, *Les Approvisionnements et les fournisseurs de la marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, thèse de doctorat en histoire, université de Franche-Comté, 2005.

trois sous-bases (Fournisseurs, Partenaires et cautions / Marché de la Marine / Fourniture livrée).

Ces grilles permirent d'effectuer les traitements statistiques adéquats dans la mesure où l'échange de données avec un tableur usuel ne posait pas de problèmes majeurs. Enfin, une partie des données collectées se prêtait assez bien à une représentation cartographique avec un logiciel SIG<sup>12</sup>. Ce travail fut largement aidé par les conclusions des différents séminaires consacrés aux méthodes quantitatives pour historiens, tel celui animé par Claire Lemercier et Claire Zalc à l'ENS, qui déboucha sur la publication d'un ouvrage très synthétique et la création d'un site internet particulièrement riche<sup>13</sup>. Par ailleurs, notre collaboration avec le laboratoire de géographie de l'université de Toulouse permit l'exploitation du logiciel SCAP<sup>14</sup>. Ces outils permirent le traitement de toutes les informations collectées qui, au fil de nos quatre années de dépouillement, se révélèrent conséquentes : 1 319 contrats d'approvisionnement purent ainsi être reconstitués, engageant l'identification de 765 fournisseurs.

330

Cette base de données a largement nourri la partie centrale de la thèse constituée par l'analyse et l'évolution des zones de préemption et de production du matériel militaire : les approvisionnements en bois, chanvre, objets métalliques et artillerie ont pu être retracés avec précision grâce aux données collectées dans cette base et à la possibilité de faire des traitements aisés de cette masse documentaire. Mais, de façon plus indirecte, ce fut aussi l'occasion de disposer de nombreuses informations relatives aux conditions d'acheminement et aux voies empruntées, des données précieuses exploitées dans la dernière partie de notre travail.

En revanche, force est de constater que cette méthodologie ne permettait pas de mener une analyse micro-sociale des entrepreneurs au service de la Marine. La documentation utilisée n'autorisait à adopter qu'un angle largement global destiné à donner une vision d'ensemble. Pour reconstituer les trajectoires individuelles de chacun des fournisseurs, et par là avoir une idée plus précise de leur assise sociale et de leur propre réseau, le dépouillement d'archives notariales, d'archives consulaires et éventuellement de celles des intendances provinciales était nécessaire. Or, après quatre années de dépouillement des archives de la

<sup>12</sup> Système d'Information Géographique.

<sup>13</sup> Claire Lemercier, Claire Zalc, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, La découverte, 2008 ; on peut également citer l'ouvrage de Jacques Cellier et Martine Cocaud à l'origine de nos choix techniques pour la thèse : Jacques Cellier, Martine Cocaud, *Traiter des données historiques, méthodes statistiques, techniques informatiques*, Rennes, PUR, 2001.

<sup>14</sup> Système de Cartographie Automatique pour la Pédagogie ; voir le site de l'université de Toulouse <<http://w3.geoprdc.univ-tlse2.fr/scap>>.

Marine à Paris et dans les ports, le temps imparti à une thèse de doctorat ne nous permettait pas d'aller plus avant dans la recherche documentaire. Toutefois, quelques dépouillements ponctuels ont été menés pour certains fournisseurs afin de les caractériser socialement, ce qui est l'objet du chapitre 3. Ces compléments ont été réalisés de manière ponctuelle – pour Babaud de la Chaussade, Péan de Saint Gilles, Leblanc de Marnaval... – ou en reprenant les références d'archives notariales utilisées par certains auteurs, nous pensons notamment aux travaux de Jean-François Belhoste sur les entrepreneurs de bois et de fer<sup>15</sup>.

### 3/ LES PRINCIPAUX APPORTS DE CETTE THÈSE

Voltaire affirmait, à travers la bouche de Candide, « Malheurs aux livres qui veulent tout dire » ; nous pensons être à l'abri des foudres du philosophe tant cette thèse est loin de clore toutes les problématiques posées préalablement. Pour autant sans être exhaustive, elle permet, nous semble-t-il, d'aborder de nombreux aspects de la politique d'approvisionnement de la marine de guerre française au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Dans un premier temps, nous avons montré l'évolution de la logistique d'approvisionnement de la Marine de l'arrivée de Maurepas jusqu'à la Révolution. Confiant la charge de l'approvisionnement à des partenaires privés, Maurepas entreprend de réformer les marchés publics tout en obligeant les spécialistes de l'arsenal à rendre intelligibles leurs exigences techniques. Le contexte est très particulier : ce jeune secrétaire d'État veut reconstituer lentement le potentiel de la marine de guerre française dans un climat d'anglophilie affirmé et en bénéficiant d'un volant budgétaire limité à moins de dix millions de livres par an<sup>16</sup>. Il faut donc faire preuve d'imagination technique et juridique en fixant des conditions à moindre coût aux marchés d'approvisionnement tout en bénéficiant d'un matériel de qualité ; la marine de guerre entre dans une période de rationalisation exemplaire. L'impulsion donnée par Maurepas se poursuit sous les ministres suivants et jusqu'à la Révolution française. À la veille de la guerre d'Indépendance américaine, la Marine dispose d'un arsenal législatif suffisamment contraignant qui lui permet d'envisager une arrivée de matières

15 Jean-François Belhoste, « Bois et fers pour la marine : deux fournitures extraites de la forêt, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 95-112.

16 Vaisseaux et frégates françaises coûtaient entre 400 000 et 900 000 livres ; à la fin du siècle Jean Boudriot a pu établir que le prix de revient d'un vaisseau de 74 canons, armement compris, s'élevait à 740 000 livres : voir Jean Boudriot, *Le Vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, coll. « Archéologie navale française », 1977, p. 266-270.

premières sinon toujours de qualité, du moins normalisées<sup>17</sup>. Toutefois, nous avons montré à quel point les réformes successives de la fin du siècle, s'attaquant au statut de l'intendant, ont failli mettre en péril cette logistique si bien huilée au fil des décennies. En effet, véritable potentat local sous Louis XIV et au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, les responsabilités de l'intendant portuaire s'érodent sous l'effet conjugué des coups de boutoirs successifs du corps de l'épée et de l'émergence de nouveaux personnages au sein même de l'arsenal. C'est ainsi l'occasion de voir la promotion de la figure technicienne, rarement évoquée auparavant dans le contexte du matériel naval, qui prend le pas sur les questions de gestion des approvisionnements, aspect pourtant essentiel et autrefois dans les mains de l'intendant portuaire, d'autant plus dans le contexte de restriction budgétaire de la fin du siècle. La Révolution acheva définitivement cet échelon administratif déjà moribond tout en laissant un conseil sans pouvoir dans l'arsenal, puisque c'est désormais de Paris que l'approvisionnement de la flotte fut décidé. La Révolution a été l'initiatrice de la centralisation réelle des achats du matériel militaire rompant avec près d'un siècle et demi d'un tropisme exercé par les arsenaux dans ce domaine, une posture bien différente pour l'Angleterre où la centralisation avait été réalisée depuis très longtemps au sein du Navy Board<sup>18</sup>. En effet, que ce soit dans le domaine de la passation des marchés, de la rédaction des normes techniques, ou dans le cadre de l'origine des fournisseurs, il est remarquable de constater que l'approvisionnement de la flotte de guerre était très largement décentralisé. Sans délaissier cette question, Versailles restait malgré tout très éloigné de la logistique et de la réalité des approvisionnements. Cela constituait une source d'abus et de corruption selon la Constituante qui transféra cette compétence à Paris, créant cette fois les véritables conditions à une corruption généralisée dans le choix des fournisseurs de l'État.

Mais les contrats d'approvisionnement furent les principaux outils de communication avec le monde marchand et une source incontournable pour l'historien soucieux d'identifier les partenaires économiques de la Marine. Hélas !, à ce stade, nous n'avons pu qu'opérer une identification sociale globale. Dans ce domaine, il est clair qu'on ne peut succomber à aucune simplification. Ainsi, Brest, Rochefort, Toulon, puis Lorient se sont appuyés en partie sur des entrepreneurs

17 Si la normalisation est globalement atteinte, la Marine française souffre en effet d'un matériel – bois et chanvre essentiellement – souvent de moins bonne qualité que celui de ses concurrents. Voir le développement de Nicholas Rodger à ce propos : « Formes et fonctions des navires européens du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> siècle (1660-1815) », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, « Les constructions navales dans l'histoire », 2007, p. 81-103.

18 Bernard Pool, *Navy Board Contracts, 1660-1832. Contract Administration Under the Navy Board*, Hamden, Connecticut, 1966.

locaux et régionaux pour s'approvisionner. Il s'agit la plupart du temps de marchands spécialisés, dont l'envergure ne dépasse guère la région dans laquelle ils demeurent, pour les plus importants. Mais, dans ce groupe, l'hétérogénéité demeure la règle : petits fournisseurs locaux, pas toujours engagés dans une activité marchande à l'année, marchands plus spécialisés gravitant autour de l'arsenal mais ne se projetant que sur des aires de préemptions proches jusqu'aux marchands d'envergure régionale disposant d'outils à travers des moyens de transport et des hangars par exemple. Tous ces hommes constituent un groupe plus ou moins élastique : très important au cours du premier XVIII<sup>e</sup> siècle, il a tendance à diminuer ensuite, mais il demeure, et c'est là une donnée fondamentale. Les arsenaux ont toujours conservé un volant d'entrepreneurs locaux. L'autre point sur lequel il faut insister est l'implication toujours très conséquente des grands commis de l'État, de la noblesse, souvent ancienne, et des financiers dans les grandes entreprises d'approvisionnement. Ainsi se constituent des sociétés mêlant leurs intérêts à d'autres marchands locaux le cas échéant – c'est notamment vrai dans le cas du bois de construction. Enfin, si le monde du négoce n'est pas absent de l'approvisionnement des arsenaux, il n'en demeure pas moins, contre toute attente, qu'il occupe une place très minoritaire et c'est là aussi une différence fondamentale avec l'Angleterre. En effet, à partir de listes de négociants nantais, bordelais, havrais ou encore marseillais, nous avons pu montrer une implication assez faible sur l'ensemble du siècle. À de rares exceptions près, leurs intérêts ne croisent pas ceux des nobles ou des financiers évoqués précédemment. Modèle d'une manufacture qui posséda un actionnariat très diversifié, la fonderie de Romilly fait figure de contre-exemple. Lors de la fondation de cette première usine de transformation de cuivre en France en 1780-1782, le capital s'ouvrit tout autant au monde marchand local, à la noblesse et à la finance qu'au monde négociant, initiative peu coutumière à cette époque. L'analyse des autres entreprises d'approvisionnement montre au contraire une participation nettement en retrait du monde du négoce.

Évaluer les consommations de matériel, retracer l'évolution des différents arrière-pays portuaires, mesurer la disponibilité de chacune des fournitures et leurs prix au cours du siècle a été l'objet de la partie centrale de cette thèse correspondant aux chapitres 4 à 7. Et de ce point de vue, il faut apporter un constat général très clair : l'approvisionnement de la flotte française a été réalisé en majorité avec du matériel français. Évidemment, ce constat souffre des exceptions, comme dans le cas toulonnais ou dans le cadre de l'achat d'une partie du fer et des résineux à l'étranger. Mais, toujours d'un point de vue global, il faut souligner que la France a fait le choix d'une exploitation intensive de ses propres arrière-pays, au détriment de certains achats étrangers ou coloniaux. Ici,

la France a une attitude opposée à celle de l'Angleterre qui a largement acheté ses fournitures à l'étranger. Par ailleurs, l'Angleterre comme l'Espagne ont été des puissances maritimes qui ont exploité assidûment leurs espaces coloniaux pour armer leur flotte respective à la différence de la France qui a laissé globalement ses colonies à l'écart de la construction navale militaire.

334 Au delà de ce constat général, la mécanique des arrière-pays a pu être reconstituée. Ici, la base de données a été particulièrement précieuse. Armé de ces informations, nous avons pu reconstituer les achats de la marine de guerre française et ainsi mettre fin à un autre mythe tenace : la marine de guerre française n'a pas manqué de matières premières tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. Certes, les arrière-pays pourvoyeurs ont été sollicités de façon très importante, parfois jusqu'à l'épuisement, mais les arsenaux ont réussi à obtenir tout le matériel nécessaire en mettant en place des solutions de repli et une complémentarité entre toutes ces zones. Le cas de Toulon est particulièrement éclairant de cette stratégie : l'arsenal levantin a assumé, non sans quelques tensions, les carences de son arrière-pays immédiat pour déployer son réseau d'approvisionnement en direction du Sud-Ouest du royaume et de l'Italie, par exemple. Il est donc nécessaire de prendre de la distance avec les courriers alarmistes des autorités maritimes qui prévoyaient chaque année la disette de telle ou telle fourniture, autant qu'il faut discréditer les nombreux mémoires émis par la société civile qui établissaient des constats similaires. Dans ce domaine, nous avons pu mettre en relief le décalage important entre les discours concernant la supposée déforestation du royaume et la réalité de l'approvisionnement en produits forestiers de la marine qui ne connut pas de rupture.

Mais s'il faut souligner le succès de la France pour se munir en bois ou encore en chanvre, il est nécessaire de prolonger le constat à toutes les fournitures manufacturées. Il est désormais évident que dans des domaines aussi techniques que la confection des toiles à voiles ou la réalisation de certaines pièces métalliques et l'artillerie, l'État français a su mobiliser toutes les énergies créatives, les savoir-faire techniques de l'époque – y compris de l'étranger dans le cadre d'un espionnage industriel ou dans le cadre d'échanges, on pense notamment à Wilkinson – ainsi que les soutiens économiques les plus proches de l'État. Il apparaît très vite un partenariat original entre toutes ces forces pour donner à la France un socle proto-industriel militaire efficace quoique reposant sur des bases financières parfois fragiles à l'image de nombreuses manufactures de toiles à voiles ou même de fonderies ne les mettant pas à l'abri de conjonctures plus défavorables à l'achat de matériel militaire. Toutefois, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle,

le potentiel industriel de la France est à la hauteur des missions qui lui sont dédiées et en mesure de se confronter à ses concurrents européens. Les échanges entre les savants et les techniciens de l'époque – la collaboration de Buffon avec l'artillerie de marine pour l'amélioration de la fonte des canons à la fin des années 1760 – a permis de doter les navires de guerre français d'un matériel d'une grande modernité, ce qu'avait déjà souligné Sylviane Llinarès à propos du système éolien<sup>19</sup>.

Enfin, reconstituer la réalité des arrière-pays d'approvisionnement tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, devait inmanquablement conduire à prendre en compte la dimension territoriale : devant l'éloignement des ressources nécessaires à sa construction navale militaire, l'État a exploité au maximum la plurimodalité des transports terre/fleuve/mer pour faire parvenir avec le moins de difficultés possible le matériel dans les arsenaux. Alors que l'État exploite intensivement ses ressources intérieures, les réseaux de transport sont à leur tour utilisés, inventés et entretenus par la Marine. Toutefois, et c'est l'objet du chapitre 9, sans doute le plus prospectif de tous, la marine militaire s'éloigne d'une possibilité d'intervention directe sur l'espace économique commun qui est confié à d'autres corps de l'État, tel celui, par exemple, des Ponts et Chaussées. Et de ce point de vue, il y a une réelle évolution depuis la première Marine de Louis XIV où les autorités maritimes avaient tout loisir d'intervenir plus largement sur le territoire. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le territoire échappe à la Marine qui est reléguée dans les arsenaux et leurs dépendances, ainsi que sur les lieux de production de ses matériels.

#### 4/ PERSPECTIVES ET OUVERTURE DE NOUVEAUX CHANTIERS

Les perspectives de recherche naissent autant des renoncements évoqués précédemment que de nouvelles pistes suggérées par ce travail.

Ainsi, il est indispensable de mener à bien une enquête complète sur les entrepreneurs de la Marine. Si la pesée globale a eu lieu, il reste à retracer la dynamique de certains parcours individuels. La méthode nominative qui consiste à multiplier les sources disponibles sur des individus, à partir de leur patronyme, s'avère nécessaire. Archives notariales, documents issus des juridictions consulaires, dossiers des intendances provinciales, toute la documentation disponible doit être convoquée pour suivre les itinéraires des entrepreneurs, dans l'espace et dans la durée. Une recherche qui, avant de

<sup>19</sup> Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie de L'Inde, 1994.

démarrer, aura pris soin d'isoler les personnalités les plus intéressantes à analyser dans le cadre des approvisionnements de la flotte, ce que notre base de données devrait permettre de réaliser. Toutefois, il faut dépasser la galerie de portraits pour tenter de percevoir l'entreprise d'approvisionnement au quotidien. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle on perçoit qu'une métamorphose s'accomplit : devant un outil militaire qui se complexifie, qui réclame un matériel de plus en plus perfectionné, l'approvisionnement de la flotte requiert des hommes nouveaux qui ne doivent pas avoir pour seule qualité de rassembler une clientèle de financiers pour établir une manufacture ou un ensemble sidérurgique. L'entrepreneur, porté par les dynamiques du capitalisme, doit maîtriser de nombreux savoirs et posséder de solides compétences organisationnelles. Il faut saisir sur le vif, au quotidien, tous ces hommes, et décrire leurs pratiques manufacturières qui nous échappent encore beaucoup, y compris d'ailleurs pour des activités qui ne sont pas spécifiquement militaires. Ainsi, comment travaille un Babaud de la Chaussade dans ses forges de Guérigny et de Cosne-sur-Loire ? Comment articule-t-il, à partir de ses bureaux parisiens, les demandes de la Marine ? Comment Auguste Gounon, directeur de la manufacture des toiles d'Agen, gère-t-il les commandes irrégulières de l'État ? Avec quel stock d'ouvriers ? Comment obtient-il la matière première ?

Une démarche similaire, et souvent conjointe avec la précédente, doit être conduite à l'identique pour tous les espaces industriels au service de la marine de guerre. Les seules archives de la Marine ne permettaient pas de pénétrer dans le mécanisme interne, intime, de ces espaces de production. Or, que ce soit dans le domaine des manufactures de toiles, de la production des pièces métalliques ou de tout autre matériel manufacturé, des enquêtes sont nécessaires pour saisir l'évolution d'un ensemble proto-industriel à vocation souvent strictement militaire. Par ailleurs, ces recherches complémentaires peuvent aider l'historien à jouer avec les échelles. En effet, cette documentation plus locale peut permettre de viser un échelon industriel situé en dessous des entreprises dont on a reconstitué à grands traits le parcours dans cette thèse. Saisir le monde des cloutiers qui gravitent autour d'un arsenal et qui constituent parfois des sous-traitants d'ensembles métallurgiques plus importants peut permettre de pénétrer le monde des forges sous le contrôle des quincailliers lyonnais qui remportèrent tant de marchés pour la Marine. Ces changements d'échelle permettraient à coup sûr de saisir de façon encore plus précise les logiques industrielles à l'œuvre et de pénétrer davantage la complexité de l'approvisionnement militaire.

Mais un espace industriel, à vocation militaire ou non, n'est rien s'il n'est pas connecté à un réseau de circulation pour écouler ses produits. Du maillage plus ou moins dense de routes, de rivières, de fleuves ou de voies maritimes

dépend son succès à capter les commandes de l'État. Nous avons montré à quel point les trafics de matériel militaire constituaient des flux colossaux à l'échelle de l'Europe tout en analysant les stratégies de l'État pour faire face à l'acheminement de son matériel vers les arsenaux. Néanmoins, là encore, il faut réorienter notre point de vue au plus près des transporteurs eux-mêmes en ayant recours à des archives locales souvent d'un grand intérêt<sup>20</sup>. À partir de celles-ci, nous aurons la possibilité de préciser davantage la nature des cargaisons transportées, les rythmes et les conditions du transport, en période de paix ou de guerre. Si le cabotage se prête assez bien à cette analyse, il ne faut pas oublier qu'il s'agit du dernier maillon dans l'acheminement du matériel entre les têtes de pont fluviaux et les arsenaux. Le trafic fluvial comme le roulage doit être saisi avec plus de précision ; c'est à ce moment de l'acheminement que le risque d'abîmer le matériel est le plus grand et c'est aussi cette phase qui engloutit une part importante des finances de la Marine tant le coût du transport est élevé.

Enfin, l'ensemble de ce travail s'appauvrit considérablement s'il n'inclut pas une démarche comparative à l'échelle européenne. La concurrence entre toutes les puissances maritimes est exacerbée entre la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle et l'Empire, chacune établissant des stratégies différentes pour obtenir le matériel de construction. Répondre à l'ensemble des problématiques posées précédemment en ayant soin de comparer les solutions françaises à celles des autres puissances maritimes permet à l'historien de redonner corps à cette concurrence. Par ailleurs, et de nombreux travaux l'ont montré auparavant, chaque puissance maritime n'élabore pas de stratégie seule dans ses arsenaux : la circulation des idées est intense au xviii<sup>e</sup> siècle, soit à travers le voyage de fonctionnaires de la marine envoyés officiellement, et qui découvrent alors ce que l'on veut bien leur montrer, soit à la suite d'un espionnage industriel<sup>21</sup>. Le matériel de construction et les stratégies pour l'obtenir n'échappent pas à ces démarches.

20 Voir par exemple les travaux récents de Patricia Payn-Echalier et de Gilbert Buti : Patricia Payn-Echalier, *Les Marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2007 ; Gilbert Buti, « 'La marine de Sète' au xviii<sup>e</sup> siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand, Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation, images et représentations, xvi<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècles*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2008, p. 187-213.

21 J.R. Harris, *Industrial Espionage and Technology transfer. Britain and France in the Eighteenth Century*, Ashgate, Aldershot, 1998.

Ainsi, l'étude de l'approvisionnement d'une flotte suggère bien à l'historien d'avoir une focale très élargie et de ne pas se contenter de scruter les rivages où s'élabore la construction navale. Le nécessaire intérêt porté à tous ces espaces de préemption ou de production ainsi qu'aux hommes qui en ont la charge, oblige à un va-et-vient incessant entre la terre et la mer et de la mer à la terre. Dans ce contexte, les défis sont immenses et le travail qui s'ouvre désormais promet d'être riche d'enseignements. Loin de clore tous les questionnements, on devine à quel point notre thèse a ouvert plus de chantiers de recherche qu'elle n'en a résolus, mais c'est la loi du genre et l'intérêt de la recherche historique.

## COMPTES RENDUS

Olivier Chaline et Jean-Christophe Dartoux, *La Mer vénitienne*, Paris, Imprimerie nationale, 2010, 200 p.

On verra d'abord, dans cet ouvrage, un superbe album de photographies dues au talent de J.-C. Dartoux. Mais c'est bien davantage : une excellente mise en valeur de la domination vénitienne sur les rivages orientaux de l'Adriatique qui faisait de celle-ci « le golfe de Venise ». Toute visite de cette côte dalmate rend impressionnante une présence plusieurs fois séculaire que le morcellement actuel en Etats séparés, dont les rivalités ont été meurtrières, pourrait dissimuler au voyageur pressé. Il est vrai que, le long des côtes dalmates, les guides ont tendance, aujourd'hui, à oublier cette présence vénitienne pourtant inscrite dans la pierre et dans les multiples monuments : les photos d'un côté, le texte sobre mais précis et très riche d'Olivier Chaline, excellent connaisseur de l'histoire de l'Adriatique<sup>1</sup>, de l'autre, en font au contraire la démonstration. Appuyée sur Corfou, à l'entrée de ce long couloir maritime, et sur une série de positions fortes, avec des points remarquables comme les Bouches de Cattaro (Kotor), Venise en fit une sorte de lac pour le plus grand bénéfice de ses bateaux de commerce. Les liens furent permanents, que rappellent, dans la Sérénissime, la Scuola San Giorgio degli Schiavoni où l'on peut admirer neuf toiles peintes par Carpaccio entre 1502 et 1507. Seule la république de Raguse (Dubrovnik) échappa et posa problème sur le plan commercial, tout en subissant une indéniable influence de la *Dominante* : Venise eut du mal avec elle, même si, au XVII<sup>e</sup> siècle, grâce à Spalato (Split) elle réussit à la concurrencer victorieusement pour le négoce avec Istanbul (p. 175).

Olivier Chaline explique non seulement le rôle de l'Adriatique pour Venise mais aussi la manière dont elle a assis sa domination et construit les remparts et forteresses destinés à protéger ses positions, tout en relativisant, ce qui est rarement fait, la menace ottomane. Certes, la Dalmatie était « une frontière à la fois maritime et terrestre menacée des deux côtés », mais « ce n'était là qu'un théâtre secondaire, les enjeux essentiels étant ailleurs, en Méditerranée orientale » (p. 126). On n'eut donc « pas de grands sièges décisifs ici, mais des luttes pour la possession d'un château commandant l'accès à un port, voire pour ce port lui-même ». Ceci dit, même si la présence militaire et surtout les forteresses et fortifications coûtèrent très cher, sans avoir finalement réellement servi, la politique suivie n'en fut pas moins un réel succès : les doges avaient bien épousé la

<sup>1</sup> Voir son texte dans Pierre Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris, Le Seuil, 2001.

mer et le *Stato da Mar* fut remarquablement durable, même si sa réalité n'était que côtière car, « dès qu'on s'éloigne un peu de la mer, très vite le monde rural ignore la culture italianisée des villes ; on a affaire à des villages slaves » (p. 165), et à « un univers durablement médiéval... où règne un peu partout une réelle misère paysanne », et cela, au XVIII<sup>e</sup> siècle encore !

Jean-Pierre Poussou

Inês Amorim et Joao Carlos Garcia, *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro 1808-1932*, Catalogo da Exposição, Aveiro, Administração do Porto de Aveiro, 2008, 104 p.

340

Port ancien et très actif du Portugal, grâce à ses salines, Aveiro, comme beaucoup d'autres sites portuaires des rives de l'Atlantique européen, n'a cessé de voir son activité handicapée par une barre très forte. La ville, avec ses canaux, est aujourd'hui une cité plaisante et spectaculaire, et ses aménagements portuaires sont impressionnants. Son histoire est bien connue, notamment grâce aux travaux d'Inês Amorim<sup>2</sup>, laquelle, associée à Joao Carlos Garcia, a mis sur pied une belle exposition dont le catalogue, publié en 2008, suscite un vif intérêt. Ce catalogue démarre bien sûr avec la décision d'aménagement du port par ouverture de la barre, due à Pombal, et datée de 1755, l'ouverture effective ayant eu lieu le 3 avril 1808, à « 7 heures de la nuit ».

Ce sont les archives de l'administration du port d'Aveiro qui ont permis de réaliser cette exposition. Plans, dessins d'aménagement, projets de création et d'entretien, photographies, outils et instruments ont été mis à contribution, les plans retenant tout particulièrement l'attention des lecteurs par leurs apports. Leur intérêt dépasse le seul cas d'Aveiro : on y voit en effet comment lutter contre la barre et comment aménager un port, puis l'entretenir depuis le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle et, bien entendu, surtout depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle. L'ensemble est passionnant et très riche : cet excellent catalogue servira donc d'ouvrage de référence en la matière.

Jean-Pierre Poussou

Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du siècle d'or*, Paris, PUPS, coll. « Iberica », 2009, 394 p.

Dès 1504, la monarchie espagnole s'est préoccupée du rapatriement des biens laissés par ses sujets dans ses terres américaines lointaines, créant pour cela l'Institution appelée *Bienes de Difuntos*, celle-ci ayant été remaniée à plusieurs reprises, notamment en 1526

---

2 Inês Amorim, *Aveiro e sua Provedoria no século XVIII (1690-1814) : estudo economico de un espaço historico*, CCRC, Coimbra 1997, 2 vol. ; *id.*, *O Porto de Aveiro entre a terra e o mar*, Administração do Porto de Aveiro, 2008.

et 1550. C'est à l'analyse et à l'utilisation de cette source que l'auteur a consacré sa thèse de doctorat en civilisation espagnole, dirigée par Annie Molinié-Bertrand. Plus précisément, elle a choisi de dépouiller les dossiers de 1046 personnes mortes en mer.

Les mérites du livre sont nombreux. Nous avons d'abord une étude approfondie de la source et de l'institution précitée (p. 19-56), suivie par une très bonne mise en perspective historiographique (p. 57-66). Si l'étude des morts en mer (p. 83-92) s'imposait, je doute qu'il était nécessaire de nous retracer les conditions générales de la navigation espagnole (p. 67-82). Puis, plusieurs chapitres présentent, sous l'angle indiqué par le titre, les conditions qui présidaient à la vie et à la mort sur les navires espagnols de cette époque, sans laisser aucun aspect de côté puisque même les fêtes et divertissements sont abordés, grâce à la richesse de la source (p. 189-211). D'une manière générale, tout ce qui concerne la vie à bord des navires est de bonne venue, sans être forcément original, ce qui surprend un peu, et l'on doit dire également sans hésiter que les pages consacrées aux testaments et aux funérailles sont tout à fait intéressantes. Pour l'histoire de la vie et de la mort à bord des navires aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles, le recours à cet ouvrage s'avérera donc précieux. Certains autres apports sont eux aussi très utiles, comme par exemple l'étude socioprofessionnelle et selon les origines géographiques des défunts : 11 femmes seulement, 183 passagers, les autres étant des gens de guerre et de mer ; 84 % d'Espagnols dont près de 68 % d'Andalous, les autres provinces étant peu représentées : 7,1 % pour le Pays Basque et 1,8 % pour la Galice, qui se situent respectivement en deuxième et troisième position ; cette prédominance andalouse parmi les gens de guerre et de mer décédés à bord des bateaux est beaucoup plus forte qu'on aurait pu le penser a priori, mais il faut considérer que c'est surtout l'habitat qui a été mentionné et non pas le lieu de naissance, comme l'indique la page 129. Pour les passagers, les maladies sont la principale cause de décès : 70 % ; pour les marins et les mousses, elles concourent avec la noyade pour frapper les marins (30 et 21 %) et les mousses (20 et 21 %) ; mais, globalement, ce sont bien les maladies qui ont entraîné le plus de disparitions : 41 %, contre 13 % pour les naufrages, 9 % pour les noyades et 8 % pour les combats. Notons que, comparativement, les mousses sont beaucoup plus frappés que les marins, en particulier par leurs noyades, ce qui était connu ailleurs mais il est intéressant que ce soit montré ici aussi.

Un grand regret : aucune étude précise – socioéconomique bien sûr – des biens des défunts, ce qui ne manque pas de surprendre surtout lorsqu'on connaît – ce qui est mon cas -, les sources françaises comparables. Il est vrai que l'auteur est plus à l'aise, à l'évidence, avec une approche culturelle des questions, ce qu'elle réussit au demeurant souvent fort bien : elle fait preuve, dans ce domaine, d'un réel talent pour utiliser la source que constituent les dossiers des biens des défunts. L'ouvrage rendra donc beaucoup de services et intéressera de nombreux lecteurs.

Jean-Pierre Poussou

Capitaine William Snelgrave, *Journal d'un négrier au XVIII<sup>e</sup> siècle*, éd. Pierre Gibert s.j., Paris, Gallimard, 2008, 254 p.

Un texte excellent et une présentation qui n'est pas moins réussie, le père Pierre Gibert étant l'auteur d'une remarquable introduction. On sera beaucoup moins d'accord avec le titre proposé car ce n'est pas un journal mais un ouvrage, correspondant à plusieurs épisodes étalés sur trente ans dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, et intitulé en fait « Nouvelle relation de quelques endroits de Guinée et du commerce d'esclaves qu'on y fait (1704-1734) ». L'édition française, quasi immédiate puisqu'elle est intervenue dès 1735, a été retrouvée dans la bibliothèque de Tocqueville, ce qui mérite d'être noté : sa position sur l'esclavage a pu en être nourrie.

342

Le livre III, qui narre la capture de l'auteur par un navire pirate sur la côte de Guinée, n'est que d'un intérêt réduit. Au contraire, le livre I, qui explique les conditions et le contexte de la traite sur la côte d'Afrique, et le livre II qui est le récit du voyage, avec la cargaison d'esclaves, entre l'Afrique et la Jamaïque, sont tout à fait passionnants. Ce sont, écrit le père Pierre Gibert, des récits originaux « et l'apport d'une information de première main ». William Snelgrave, qui d'une part ne remet pas en cause la traite, et qui, d'autre part s'efforce même de la justifier (voir p. 157-158)<sup>3</sup>, ne serait-ce, nous dit-il, que parce que les mœurs africaines sont encore plus cruelles que le commerce esclavagiste, entend le plus souvent donner des conseils à ceux qui se lanceraient dans le même commerce ou auraient à souffrir d'une capture par les pirates. Parmi ses recommandations, figure sans cesse, dans le livre II, le souci de bien gérer la cargaison d'esclaves afin que la « marchandise » d'abord arrive à bon port, puis soit vendue le mieux possible. Le souci didactique est donc souvent présent ; le lecteur ne saurait s'en plaindre car il amène Snelgrave à donner des détails précis qui retiennent l'attention.

Il insiste beaucoup sur les risques que représente la traite en Afrique et sur le fait que les négriers européens sont confinés sur la côte ou à sa proximité immédiate, et obligés de tenir le plus grand compte des pouvoirs locaux – en l'espèce le roi du Dahomey, qui a conquis le royaume de Juda –, ce qui est bien connu par ailleurs. Mais il montre davantage que d'autres récits les mœurs africaines, insiste sur les rapports violents qui y président souvent, et souligne bien la maîtrise des Africains dans la pratique de ce commerce : leur responsabilité, si l'on veut voir les choses sous cet angle, est tout aussi engagée que celle des Européens ; comme l'écrit le père Gibert, « les chefs africains éprouvent de l'intérêt à satisfaire la demande des Européens » (p. 21). Il aurait fallu ajouter que le commerce des esclaves a été actif en Afrique bien avant la traite atlantique et qu'il a perduré ensuite, si la

<sup>3</sup> Il développe (p. 159-160) l'idée « que ce commerce n'a rien qui puisse le faire condamner » et conclut en affirmant (p. 160) : « en un mot, on peut assurer que le bien que procure ce commerce l'emporte de beaucoup sur tous les inconvénients réels ou prétendus qu'on peut y trouver ».

remarquable synthèse d'Olivier Pétré-Grenouilleau<sup>4</sup> ne l'avait déjà démontré. N'oublions pas non plus, Snelgrave nous y obligeant par ses propos, que les négriers et les chefs africains connaissent parfaitement la valeur des produits ou marchandises – avant tout des armes, des outils, des cauris et, s'agissant des Français, nous dit-il, de l'eau-de-vie – ; la pacotille négrière n'est donc nullement faite d'objets avariés ou de très médiocre qualité : au demeurant, et on le voit très bien à lire son récit, celui qui s'y risquerait se mettrait en grand danger. La figure du roi du Dahomey, sa capacité politique, sa cruauté aussi et, enfin, son souci de faire de bonnes affaires avec les Européens sont bien montrés, et il s'agit de passages tout à fait intéressants.

Jean-Pierre Poussou

Silvia Marzagalli (dir.), *Comprendre la traite négrière atlantique*, Bordeaux, Centre régional de Documentation pédagogique, 2009, 269 p.

Depuis une douzaine d'années, Bordeaux est le lieu, comme d'autres endroits, de discussions et polémiques concernant la traite négrière et le rôle qu'y ont joué les négociants et armateurs de la ville. L'initiative du CRDP, qui a abouti à la rédaction du présent ouvrage confiée à de bons connaisseurs, dirigés par Silvia Marzagalli, dont l'autorité est reconnue en histoire maritime de cette époque, mérite de réels compliments, d'autant plus que le résultat est de très bonne qualité. Certes, ce ne pouvait être une somme et, par ailleurs, le but était de s'adresser à un large public, ce qui supposait un style clair et simple. De ce point de vue, le pari a été tout à fait tenu, le seul grand reproche que mérite le livre – mais on ne peut que supposer que le CRDP a commis l'erreur de l'imposer aux auteurs – est l'absence de l'indispensable appareil critique, les références scientifiques ne figurant que sur la plupart des cartes et graphiques et à l'occasion de la publication d'une partie des textes placés à l'appui des développements. C'est d'autant plus regrettable que nous avons affaire, comme je viens de l'indiquer, à un sujet passionné et brûlant, et que, de toute façon, pour faire réellement autorité, un ouvrage doit s'accompagner de l'appareil scientifique indispensable. Cette absence étonne d'autant plus que le cédérom joint au livre le permettait !

C'est d'autant plus dommage que le texte est très bon, et en règle générale très juste : je n'ai relevé qu'une seule affirmation peu acceptable : « le risque inhérent aux opérations de traite est sans doute plus élevé que pour les expéditions en droiture » (p. 75), le « sans doute » étant évidemment de trop. Les illustrations sont de la meilleure qualité possible, très complètes, très bien choisies et très bien réalisées, la cartographie étant tout simplement remarquable. Beaucoup de textes choisis comme documents constituent des choix excellents, notamment ceux concernant les négociants et armateurs bordelais, mais, à cet égard, Silvia Marzagalli et Philippe Gardey, qui a contribué à ce volume et réalisé une très belle fiche sur l'armateur

4 *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.

négrier Jean-Élie Gautier (p. 61) –, sont nos meilleurs connaisseurs actuels. La mise sur cédérom des documents est très commode pour les utilisateurs, notamment les enseignants. Les mises au point sont précises et sûres. Seules les questions démographiques ne sont pas toujours probantes, notamment en ce qui concerne l'essor de la population créée issue des Africains importés au Nouveau Monde dont l'importance est nettement sous-estimée, malgré ce qu'apportent à cet égard les pages 55 à 57. Par ailleurs, l'antériorité anglaise pour le mouvement abolitionniste anglais, la force qui fut la sienne dans les îles Britanniques sont un peu occultées ; les idées abolitionnistes françaises et les acteurs de ce mouvement auraient eux aussi mérité une place plus importante. La traite africaine orientale, non atlantique, aurait demandé au moins deux pages permettant d'en souligner l'importance absolue et relative, surtout après ce qu'a apporté à ce sujet la grande synthèse d'Olivier Pétré-Grenouilleau. C'est très peu de choses par rapport à la qualité de ce livre qui rendra de grands services aux historiens du maritime, notamment grâce à l'abondance des documents et illustrations fournis, la seule réserve étant que les premiers auraient parfois pu être présentés de manière plus exhaustive que sous forme d'extraits assez courts. Regrettons néanmoins qu'à plusieurs reprises, l'ampleur exacte des questions abordées n'ait pas été traitée : par exemple, les engagés ne sont nullement un système seulement britannique comme pourrait le laisser croire la page 37, ni limités aux Antilles : on les trouve aussi en Nouvelle-France. Est-il si sûr qu'on peut traiter comme un tout, par delà les traits communs, l'esclavage dans l'ensemble du continent américain, comme le fait le chapitre : « La condition des esclaves en Amérique » (p. 77 *et sq.*), et n'aurait-il pas mieux valu mettre en valeur des situations somme toute assez différentes du nord au sud du continent en passant par le monde antillais ? Enfin, malgré l'excellence du travail réalisé, on ne peut pas ne pas souligner qu'une lacune est importante : le rôle capital des pouvoirs et marchands africains dans la mise en place et le fonctionnement de la traite atlantique, ce que des colloques récents – dont on espère la publication proche –, en France comme ailleurs, ont fortement souligné : il y avait, on n'a pas le droit de l'oublier, une organisation proprement africaine de la traite, ce qui ne la rend pas plus acceptable pour autant. On se rappellera cependant que de Las Casas à Montesquieu, en passant par Montaigne, une partie de la pensée européenne a condamné l'esclavage et la traite, et que si nos ancêtres ont hélas ! donné à cette déportation un caractère massif et considérable, notre civilisation a été aussi la première à mettre en cause l'esclavage et la traite, et à passer du refus moral et religieux à l'interdiction. On peut encore se demander si les aspects économiques du fonctionnement de la traite et de ses conséquences, en Afrique comme ailleurs, n'auraient pas dû se voir accorder une place plus grande ?

Ces quelques remarques – dont plusieurs sont sans doute nées d'une limitation du nombre de pages accordées aux auteurs – ne peuvent faire oublier les aspects remarquables de l'ouvrage, que j'ai soulignés à plusieurs reprises. On aura, n'en doutons pas, très souvent recours à cette belle réalisation.

Jean-Pierre Poussou

François Hubert, Christian Block, Jacques de Cauna *et al.*, *Bordeaux au XVIII<sup>e</sup> siècle : le commerce atlantique et l'esclavage*, Bordeaux, Le Festin / Musée d'Aquitaine, 2010, 207 p.

Assimiler le passé maritime et colonial dans tous ses aspects, montrer à ceux dont les ancêtres ont souffert de la traite et de l'esclavage que leurs mémoires sont prises en compte, a été l'une des grandes affaires des dix dernières années à Bordeaux. C'est pourquoi ont été mises en place, au Musée d'Aquitaine, de nouvelles salles dénommées « Bordeaux, le commerce atlantique et l'esclavage », inaugurées le 10 mai 2009. À l'exception d'une d'entre elles, qui a peu à voir avec l'histoire, ces salles sont des réalisations d'une grande qualité qui témoignent d'une documentation excellente et passionnante, fort bien mise en œuvre. Elles méritent donc d'être vues. Pour en augmenter la portée et en accroître l'intérêt, a été conçu et rédigé le présent livre, afin que vienne s'ajouter au « travail de mémoire ... un travail d'histoire ». L'importance de ce choix a paru telle à Alain Juppé, maire de Bordeaux, dont tout le monde connaît la stature politique, qu'il a tenu à préfacer l'ouvrage.

C'est une véritable réussite : un texte clair, avec parution bilingue (français-anglais), ce qui ne pourra qu'accroître son audience, et une illustration d'une exceptionnelle qualité, accompagnée de commentaires aussi pertinents qu'éclairants, ce qui n'est pas très fréquent. Ayant tiré parti d'un très grand nombre de fonds, elle a été mise en page par un éditeur d'art bien connu à Bordeaux et en Aquitaine, *Le Festin*, qui est aussi le nom de la revue publiée par l'association du même nom. À peine peut-on regretter, p. 32 et 34, des vues d'optique certes magnifiques mais dont il faut se garder dans un livre d'histoire ; p. 79, une gravure de 1795 sur l'arrivée des Européens en Amérique qui n'a non plus aucune valeur historique ; p. 145, une vue des missions à Saint-Johns d'Antigoa qui n'a rien à faire ici. Un peu comme si, parfois, l'envie de montrer toutes les richesses de la collection Chatillon, remarquable et exceptionnel ensemble sur les modes de vie aux Antilles du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, conservée au Musée d'Aquitaine, l'avait emporté sur la nécessaire rigueur liée au sujet choisi. Mais, que de trouvailles et que de bonheurs à la lecture, au point que mieux vaut renoncer à en citer quelques exemples, pour laisser aux lecteurs et lectrices la joie de les découvrir par eux-mêmes !

Le texte est de bonne, voire parfois d'excellente valeur. En dehors de quelques points précis que je vais relever, l'ouvrage n'a que deux défauts importants. D'une part, l'appareil scientifique est inexistant, ce qui en soi est toujours regrettable, et ce qui l'est encore plus s'agissant d'un sujet très sensible. Croire qu'un vaste public s'intéressera davantage à ce livre parce qu'il n'a aucune note, fait partie des idées reçues actuelles dont la pertinence tend vers zéro, ce qui ne veut pas dire, bien évidemment qu'il s'agissait de nous donner l'équivalent d'une thèse ! Or le but étant « de contribuer à diffuser l'état des connaissances sur cette question », il aurait fallu assurer un service scientifique minimum. D'autre part, un choix a été fait qu'il est difficile de justifier : pourquoi

seulement Saint-Domingue ? Serait-ce à dire, par exemple, que La Martinique et la Guadeloupe ont peu compté pour Bordeaux ? Avec d'ailleurs comme effet pervers inévitable que Jacques de Cauna a traité son sujet en lui-même, même s'il a synthétisé de belle manière son très bon livre sur *L'Eldorado des Aquitains*<sup>5</sup>, son texte prenant encore plus de relief grâce à l'illustration qui l'accompagne.

Les points précis à revoir sont tout d'abord la mise en perspective, p. 33, du commerce de Bordeaux : à la fin du règne de Louis XIV, contrairement à ce qui est écrit, les trafics de Marseille et de Nantes sont tout aussi actifs, et celui de ce dernier port est alors plus important pour la traite et pour les Antilles. Un peu plus loin, p. 41, le passage sur les engagés est à revoir, d'autant plus que les départs des « passagers » sont ignorés. Une même rapidité d'écriture amène à faire croire que les Irlandais et les Hanséates ne sont venus qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, et il est étonnant de voir oubliés les Britanniques ; quant aux liens avec le commerce traditionnel des vins, qui expliquent cet afflux de négociants étrangers, ils sont passés sous silence (p. 43). D'une manière générale, les passages d'histoire économique font un peu grincer des dents, par exemple lorsqu'est surestimée la perte du Canada (p. 69), alors que les lendemains de la guerre de Sept Ans sont marqués par un boom du commerce bordelais. La question de la nourriture est peut-être « la grande honte en général du système colonial » (p. 143) mais ce jugement essentiellement moral aurait dû être accompagné de cette autre remarque que c'est avant tout une des grandes faiblesses structurelles du système des plantations antillais et qu'en réalité ne pas nourrir suffisamment la main-d'œuvre des plantations était affaiblir de manière très risquée les exploitations : les propriétaires et gérants le savaient parfaitement ; l'analyse ne doit donc pas rester en surface.

Comme je souhaite un réel succès à cet ouvrage et donc une réédition rapide, ces quelques points pourront facilement être corrigés ainsi que d'autres, beaucoup plus mineurs. Mais je ne voudrais pas terminer cette recension sans ajouter qu'il y a là d'excellents passages (par exemple sur les cauris, p. 89 ; sur la prise en compte des traites orientales, p. 85 ; sur le voyage en droiture du *Comte de Vergennes*, p. 61 ; sur la lutte pour l'abolition et sur l'abolition elle-même ; sur la plantation Nolivos, p. 129-137, et sur les destins aquitains) et de remarquables trouvailles comme les portraits des Baour (p. 40-41), des Barbé de la Barthe (p. 46-47), celui exceptionnel d'André Daniel Laffon de Ladebat, qu'accompagne une belle notice (p. 156-157), ou encore les objets – documents concernant la traite et l'esclavage (une extraordinaire amulette du Bénin, p. 90-91 ; des fers d'esclaves...).

Certes, cet ouvrage ne dispensera pas d'en utiliser d'autres pour approfondir ces questions si sensibles ; il n'en reste pas moins que c'est une très belle réalisation et qu'il sera à coup sûr très apprécié.

Jean-Pierre Poussou

<sup>5</sup> *L'Eldorado des Aquitains, Gascons, Basques et Béarnais aux Îles d'Amérique (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

François Moureau (dir.), *Captifs en Méditerranée (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles). Histoires, récits, légendes*, Paris, PUPS, coll. « Imago Mundi », 2008, 270 p.

L'ensemble des textes réunis dans ce recueil ne relèvent pas, stricto sensu, de l'histoire maritime ; il n'empêche qu'ils traitent d'une question très présente dans les travaux consacrés à celle-ci : les captifs réduits en cet état par la course chrétienne ou barbaresque, l'une et l'autre faisant régner une peur permanente en Méditerranée encore à l'âge classique. C'est pourquoi ils intéressent les historiens du maritime. Parmi les points essentiels abordés figurent le système de rançons (introduction de F. Moureau), les activités de rachat (cf. notamment Jean-Claude Laborie, à propos des trinitaires entre 1630 et 1650), l'exploitation des thèmes littéraires reposant sur ces captivités (cf. Christian Zona et Rachel Lauthel-Mourier), les retombées dans la littérature de la crainte des pirates (Meriem-Faten Dhoub), mais aussi le rappel de l'importance à tous égards de ces captifs : Wolfgang Kaiser estime entre 1,2 et 1,5 millions le nombre de captifs européens et américains au Maghreb entre 1530 et 1780 (p. 103).

L'originalité de l'ouvrage vient de la place qu'il consacre aux captifs en terre chrétienne (4 contributions, allant de la page 37 à la page 91) et à l'esclavage à Malte du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, parmi lesquels des Noirs, qui furent même majoritaires avant 1530 (3 textes, de la page 137 à la page 188) ; au XVIII<sup>e</sup> siècle, souligne Carmen Depasquale, ces esclaves mahométans avaient – on ne s'y serait pas attendu dans cette île si chrétienne ! – leur mosquée (p. 175). Autre originalité : le récit de captivité collective des marranes, de Lisbonne à la Grande Turquie, dans la *Consolação* de Samuel Usque, « texte le plus important de la littérature judéo-portugaise du XVI<sup>e</sup> siècle » (Lilian Peltre de Almeida, p. 77-92). Notons encore que W. Kaiser nous montre que les procédures de rachat « exigent des éléments narratifs et induisent la production 'd'histoires véritables' dans lesquelles la fiction renforce la plausibilité des morceaux de vie relatés » (p. 103-104). Mais, bien entendu, c'est davantage à l'exploitation littéraire du thème de la captivité et de celui des pirates, qu'est consacré un groupe de 5 contributions intéressant l'Italie, l'Espagne et la France (p. 189-251).

Bien des ouvertures sont ainsi apportées, mais aussi des regards neufs : il est clair, par exemple, que « le sort des captifs en terre barbaresque ou marocaine... n'était pas aussi inhumain qu'on l'imagine » (F. Moureau, p. 253), Frans Ciappara rappelant pour sa part que « les esclaves chrétiens pouvaient exercer librement leur culte » (p. 26). Nabil Mouline al-Andalusi nous retrace même l'activité d'un ambassadeur rédemptoriste au service du sultan du Maroc, en Espagne, à Malte et à Naples ; il y eut en effet des missions de libération des captifs musulmans dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle (p. 47-58).

Au total, un ouvrage d'un réel intérêt, avec de nombreux passages neufs et séduisants.

Jean-Pierre Poussou

Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Escales bonifaciennes. Dixièmes Journées universitaires d'histoire maritime de Bonifacio, février 2008*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2009, 237 p.

Comme à l'accoutumée, les actes de ces dixièmes Journées universitaires d'histoire maritime intéressent notre revue. On y trouve, tout d'abord, une étude de Philippe Colombani : « Le siège de Bonifacio par le roi d'Aragon en 1420 » (p. 12-28) : quatre ans après son arrivée sur le trône, le jeune et fougueux roi d'Aragon, Alphonse V, qui veut refaire du royaume d'Aragon « la principale puissance de Méditerranée occidentale », soumet en août la Sardaigne puis entreprend de conquérir la Corse. Après avoir soumis les principales places de l'île, dont Bastia et Calvi, il met à la mi-décembre le siège devant Bonifacio qui reste la dernière place génoise dans l'île. Mais il n'arrive pas à réduire la ville, et subit l'attaque d'une flotte génoise qui parvient à la ravitailler. Il lui faut donc lever le siège le 7 janvier 1421. De bons passages montrent comment une flotte peut, à cette époque, assiéger une place forte portuaire ; les conditions du combat naval sont également bien montrées. On aura donc profit à lire ce texte alors que celui de Lucien Bély – « La Corse et Bonifacio vus par les diplomates français au XVIII<sup>e</sup> siècle » (p. 77-85) est bien trop rapide pour rendre de réels services.

Notons encore l'intéressante contribution de Jean Lucien Rachelli sur « Bonifacio et le naufrage de La Sémillante » (15 février 1855) (p. 87-94), qui constitue « la plus grande catastrophe maritime survenue en Méditerranée », la frégate faisant ainsi partie de tous ces navires qui éprouvèrent combien « le détroit de Bonifacio est un passage particulièrement dangereux pour les navires.

Jean- Pierre Poussou

Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Corse, Venise et la Méditerranée. Onzièmes journées universitaires d'histoire maritime de Bonifacio, février 2009*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2010, 207 p.

Plusieurs contributions de ce volume intéressent directement l'histoire maritime, comme le laisse déjà prévoir son titre. C'est ainsi que Guido Candiani nous explique la profonde transformation de la Marine vénitienne au cours du XVII<sup>e</sup> siècle : « De la rame à la voile : l'évolution de la marine vénitienne au cours du XVII<sup>e</sup> siècle » (p. 35-43). Alors qu'au début du siècle – jusqu'en 1617 – les unités à rame sont quasiment les seules, ensuite on assiste au développement progressif des navires à voile qui prédominent à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Le texte est clair et précis, quoiqu'un peu trop bref. Il rappelle bien le recours des Vénitiens à la location de navires hollandais et anglais, mais il manque d'éléments de comparaison, et il est dommage que n'ait pas été évoquée la révolution navale du XVII<sup>e</sup> siècle, dont il est question dans le présent numéro.

S'agissant toujours de Venise, l'excellente contribution d'Anne Brogini explique pourquoi les relations avec l'Ordre de Malte au début de l'époque Moderne sont

dès l'origine devenues ambiguës alors même que l'une et l'autre avaient besoin d'un partenariat, Venise assurant le ravitaillement de l'île, l'Ordre étant la seule puissance européenne à « voguer au secours de Candie et de la Sérénissime ». Mais les navires musulmans pratiquant le commerce avec Venise sont des prises si intéressantes que les chevaliers ne résistent pas à la possibilité de s'emparer, ce qui tend à plusieurs reprises – notamment en 1588 – les relations, menant celles-ci au bord de la rupture. À partir de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, les rapports avec Venise diminuent d'importance, Français, Anglais et Hollandais étant de plus en plus présents dans la mer intérieure. Il n'en est que plus intéressant d'apprendre que les funérailles du « dernier grand amiral de Venise », Angelo Emo (1731-1792), furent célébrées à Malte, le 19 avril 1792. Dans un texte remarquable (p. 115-129), Alain Blondy nous retrace l'événement, nous rappelle la carrière de Emo et son rôle en 1784-1786 pour châtier la Régence de Tunis dont les corsaires avaient dépassé les bornes. Il nous présente aussi la carrière et nous dépeint la figure du « héros de Bizerte », en qui il voit « l'image même du héros aristocratique ». Étant donné la date et le contexte, il conclut que « les funérailles de Emo furent les funérailles du vieux monde ».

D'autres textes, qui ne relèvent pas réellement de l'histoire maritime, analysent les rapports entre Venise et la Corse, parce que des Corses, tels les Giappiconi (p. 47-76) se sont mis au service de la Sérénissime, ce que montre également Michel Vergé-Franceschi (« Corte et Venise aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », p. 131-161).

Jean-Pierre Poussou

André Zysberg, *Marseille au temps du Roi-Soleil : la ville, les galères, l'arsenal*, Marseille, Editions Jeanne Laffitte, 2007, in-4°, 304 p.

Cet ouvrage est une très grande réussite, par la qualité du texte, la pertinence des analyses et l'excellence des illustrations. Ce qu'a voulu montrer André Zysberg, c'est que le règne de Louis XIV a été l'époque où Marseille est devenue à la fois une ville « moderne », un grand port de guerre, et un grand carrefour méditerranéen.

Le changement urbain commence clairement ici dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, moment où cette « antique cité sans antiquités », la plus ancienne de France, change d'une manière semblable à celle de Bordeaux au siècle suivant ; des quartiers nouveaux, au maillage plus large, avec encore des espaces verts, viennent s'ajouter à la « vieille ville, très resserrée entre le port et les collines... », aux rues « étroites, très peu unies, mal pavées, fort sales... ». Les visiteurs la « trouvent laide et dégoûtante ». Mais on peut y acquérir, aux dires de Thomas Platter, de forts beaux objets : de la nacre, des coquillages, du corail... (p. 33). Ce sont les liens entre ce changement urbain et l'activité portuaire croissante qui sont la trame du livre.

Grand spécialiste d'histoire maritime, André Zysberg nous montre comment fonctionne « le système portuaire et maritime » (p. 222-249) qui accompagne le

passage « de l'emporium méditerranéen au port mondial » (p. 184-221) que réussit alors Marseille. Ce sont là des pages très précieuses, qui rendront les plus grands services, mais sans doute faut-il à cet égard privilégier l'analyse du système portuaire et maritime : elle manque pour la plupart des ports et l'on a donc ici un exemple très important. Ceci étant, Marseille n'est pas un port ordinaire : son arsenal qui est aussi « la cité des galères », lui donne une place à part puisque c'est à la fois un grand port de commerce et un grand port de guerre, ce que l'on oublie trop souvent. On sait que ces mêmes galères et leurs galériens ont été l'objet des recherches de doctorat de l'auteur : d'où l'importance des pages qu'il leur consacre (138-183) et le choix parfait des illustrations qui les accompagnent et les éclairent, tels cette magnifique « préparation de la soupe de la chiourme », œuvre de Cornélius de Wael, p. 126, ce remarquable plan en perspective de la place que les 32 galères du Roy occupent dans le port, où l'on voit les infrastructures de l'arsenal marseillais (p. 141), ces plans de l'arsenal en 1670 et 1700, œuvres de M. Daeffler et d'A. Zysberg lui-même qui viennent encore éclairer le lecteur.

350

André Zysberg prouve qu'il est aussi un excellent historien des villes (cf. « La découverte de Marseille au XVII<sup>e</sup> siècle », p. 8-41, et « La mutation urbaine », p. 66-101), et de la vie quotidienne à cette époque (p. 250-293). L'ensemble est passionnant et constitue un des meilleurs livres actuellement existant dans le domaine de l'histoire portuaire et de l'histoire urbaine.

Jean-Pierre Poussou

Yannis Suire, *Le Littoral vendéen vers 1700. Cartes et Mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi : la carte et les marais du Bas-Poitou vers 1700*, La Roche-sur-Yon, Éditions du Centre vendéen de recherches historiques, 2011, in-4°, 366 p.

Ce très bel ouvrage s'appuie sur les reproductions des cartes réalisées au tout début du XVIII<sup>e</sup> siècle par un ingénieur cartographe du roi, Claude Masse (1651-1737). L'espace étudié se limite ici à la côte vendéenne, de la baie de Bourgneuf et de Noirmoutier, au nord, à la partie amont du Marais Poitevin, au sud ; il se restreint en général à une bande littorale d'une quinzaine de kilomètres de large, sauf les extensions vers l'intérieur dans les marais maritimes jusqu'à Niort, et une incursion jusqu'au magnifique château de Palluau, propriété du comte de Pontchartrain, ancien ministre de la Marine et chancelier du roi. C'est que Claude Masse est avant tout un ingénieur militaire, dont la cartographie est destinée à mieux connaître les forces et les faiblesses des défenses du littoral atlantique de la France. Il a travaillé, bien sûr, largement au-delà des horizons vendéens de l'ouvrage, en Aunis, en Saintonge et en Guyenne, puis, à la fin de sa carrière, sur les frontières stratégiques du Nord.

Cependant, les champs d'observation de Masse débordent considérablement la seule perspective militaire. Il nous livre, à travers les mémoires qui accompagnent les cartes, une foule de remarques sur les populations et sociétés littorales, et sur l'économie de

cet ensemble, en se limitant naturellement à « ce qui peut se dire et que tout le monde peut savoir, sans que cela puisse porter aucun préjudice aux affaires du roi ». L'intérêt de ses observations vient de ce qu'il est un homme de terrain qui a véritablement arpenté les régions qu'il a cartographiées – sauf peut-être l'île d'Yeu –. Cela n'a pas toujours été facile, car le passage de sa petite équipe – il était accompagné de 5 assistants et valets – suscitait une certaine méfiance, comme il l'a noté lui-même : « sans l'ordre du gouverneur, je serais arrêté et inquiet à tout bout de champ, et ne pourrais avoir nul ouvrier, parce que les peuples croient toujours, quand ils voient lever des cartes, que c'est pour leur faire du mal ». Or ces populations n'étaient pas toujours d'un abord facile. Il nous décrit, par exemple, les Maraîchins du pays de Monts comme « féroces, insolents et peut-être les plus méchants de ces contrées » qui comptent pourtant aussi quelques redoutables naufrageurs. Claude Masse sait donc observer bien au-delà de ses remarquables compétences sur le plan cartographique.

Il est d'abord cela : un grand cartographe, qui a participé à cette rénovation de la cartographie, stimulée par Colbert et Vauban, qui a relégué dans l'ombre, à partir des années 1670-1680, les médiocres cartographies des décennies précédentes. Les travaux cartographiques de Claude Masse sont très « modernes », tant dans la conception que dans l'exécution. Ce sont des représentations en plan, avec le nord en haut, un découpage en carrés de l'espace cartographié, et le choix d'une échelle d'à peu près 1/28 000<sup>e</sup>. C'est la première fois qu'une échelle aussi grande est utilisée sur un espace aussi vaste : la façade atlantique de la France, ce qui permet un haut niveau de détail et de précision, renforcé par l'utilisation d'un code de signes et de couleurs pour restituer les paysages. De plus, de petits cartons situés dans les marges présentent à très grande échelle les plans des villes et des lieux remarquables. L'adjonction de mémoires explicatifs aux différentes cartes n'est certes pas nouvelle – on le faisait dès le xvi<sup>e</sup> siècle, et même avant –, mais leur intérêt vient ici des descriptions très concrètes qu'ils présentent, une fois débarrassés des considérations de pure ingénierie militaire et des références historiques convenues, travail qui a d'ailleurs été fait dans le présent ouvrage. La description précise des ports – le plus important étant Les Sables-d'Olonne, premier port français d'armement à la pêche de la morue « verte » –, celle aussi des itinéraires souvent difficiles qui les réunissent par voie de terre, sont tout à fait intéressantes.

Les qualités des travaux de Masse ne sont que le reflet de sa riche carrière, qui s'est construite « sur le tas », sans formation théorique initiale, et au contact direct de la réalité. Fils d'un marchand savoyard, Claude Masse a été embauché dès l'âge de 14 ans comme dessinateur auprès de François Ferry, directeur des fortifications de Champagne et Picardie, qu'il suivit lors de sa nomination en 1679 à la direction de ces mêmes fortifications pour l'Aunis, la Saintonge et la Guyenne. Remarqué dès 1677 par Louis XIV lui-même, il se vit confier en 1688 la cartographie des côtes atlantiques – le « Ponant » –, et devint en 1702 « ingénieur ordinaire du roi ». Il s'enracina alors dans l'Ouest, épousant une Rochelaise, dont il eut deux fils qui devinrent ingénieurs,

comme leur père. C'est alors qu'il réalisa, entre 1700 et 1723, cette formidable série de cartes, dont la partie vendéenne est l'objet de cet ouvrage. Il n'en partit qu'en 1724, pour construire la « carte générale des fortifications du Nord », une entreprise de la plus haute importance stratégique. L'avoir choisi pour cette réalisation confirme l'estime dans laquelle il était tenu.

Par chance, l'essentiel des travaux de Claude Masse a été conservé au SHD (Service historique de la Défense, Direction de l'armée de Terre, Bibliothèque du Génie), et accessoirement dans d'autres dépôts, allant des Archives départementales de la Vendée à la Médiathèque de La Rochelle. C'est ce qui a permis à Yannis Suire, conservateur du Patrimoine, de nous livrer ce remarquable ouvrage, enrichi de notes, de commentaires, mais aussi de photographies de certains sites et monuments, tels qu'ils sont conservés aujourd'hui. Il nous montre à travers l'exemple vendéen que la volonté de donner aux frontières de la France une cohérence défensive s'étendait pleinement aux régions littorales, étroitement associées ainsi à la primauté maritime du royaume.