

Revue d'histoire maritime

26

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019
ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7
PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3
Introduction – 979-10-231-1935-0
Andreau – 979-10-231-1936-7
Haudrère – 979-10-231-1937-4
Martin – 979-10-231-1938-1
Villiers – 979-10-231-1939-8
Bonin – 979-10-231-1940-4
Giulianelli – 979-10-231-1941-1
Raflik – 979-10-231-1942-8
Chevalier – 979-10-231-1943-5
Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2
Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9
Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6
Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3
Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0
Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7
Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Chroniques

TEMPÊTES SUR LE MORBIHAN. RÉAGIR, ADAPTER,
AMÉNAGER. SOCIÉTÉ LITTORALE, PONTS ET CHAUSSÉES ET
ENTREPRENEURS FACE À L'OCÉAN AU XIX^e SIÈCLE¹

Catherine Soubeiroux-Cartignuy
UBS Lorient, laboratoire TEMOS CNRS FRE 2015

Cette thèse s'inscrit dans le programme scientifique d'histoire maritime et littorale progressivement construit par Gérard Le Bouëdec dans le cadre du département histoire de l'université de Bretagne Sud à Lorient. En 2009, la thèse est adossée à un projet ANR blanc, intitulé « Conversion et protection des environnements littoraux de 1681 à nos jours », et piloté par Gérard Le Bouëdec. À partir de 2010, les recherches et les productions à la suite de la tempête Xynthia, de même que les productions des historiens du climat et des géographes remettent en cause les axes initiaux de la thèse et la manière de traiter le sujet. Ainsi, alors que l'objet de recherche de départ était l'évènement extrême, nous avons décidé d'élargir le champ de recherche à tous les types d'aléas météorologiques, ce qui fait aujourd'hui l'originalité de cette étude. Le territoire d'étude est polarisé sur le littoral morbihannais afin de ne pas travailler sur des zones en cours de traitement tels la Vendée, la Charente-Maritime ou encore le Finistère. D'un temps long (fin XVII^e-début XX^e siècle), nous avons jugé plus pertinent de nous concentrer sur le XIX^e siècle, du fait même que cette période est pauvre en études sur ce sujet.

Ce travail de recherche a nécessité un temps d'investigation long dans les archives aussi bien nationales que départementales. Au total, ce sont 410 cotes qui ont été dépouillées sans compter la presse ancienne qui a été largement consultée. Le pilier central de ces sources archivistiques est celui de l'administration des Ponts et Chaussées, soit la sous-série F 14 aux Archives nationales et la sous-série 4S aux archives départementales qui représentent 170 cotes, soit 41 % du corpus d'archives. Les sources complémentaires sont principalement la sous-série F 10 où sont conservés les documents relatifs au

1 Thèse composée d'un volume de texte de 621 pages, d'un volume d'annexes de 242 pages et d'un atlas de 39 cartes. Elle a été soutenue le 15 juin 2018 sous la direction de Gérard Le Bouëdec. Membres du jury : Thierry Sauzeau, Bruno Marnot, Sylviane Llinares, Vincent Guigueno et Nicolas Pouvreau.

dessèchement des marais, lais et relais de mer. Les archives communales ont été visitées grâce au fonds déposé aux archives départementales. L'état civil est également un autre pourvoyeur important de sources nécessaires à l'étude prosopographique réalisée sur un corpus de 86 entrepreneurs. Afin de compléter l'étude prosopographique, les archives notariales ont été aussi explorées. Les fonds concernant l'administration ont également été investigués, notamment la sous-série 1Z de la préfecture, la série N qui conserve les rapports annuels des ingénieurs au conseil général, les rapports des préfets qui sont numérisés et disponibles sur Gallica.

Les grandes thématiques abordées dans la thèse ont été replacées sur le plan historiographique, que ce soit les études concernant les communautés littorales, les ingénieurs ou les entrepreneurs. Ces bilans historiographiques permettent, entre autres, de révéler la rareté des travaux et de justifier le côté novateur de la thématique abordée, particulièrement pour les petits entrepreneurs du littoral².

216

Cette thèse se situe au carrefour de l'histoire maritime, économique, sociale, également de l'histoire des mentalités et de l'histoire des techniques. Sur le plan méthodologique, des investigations menées dans d'autres disciplines (la géomorphologie, la géographie physique et humaine, l'économie ou l'histoire du droit administratif) ont favorisé l'appropriation de méthodologies ensuite adaptées au travail de recherche. Une grande partie du travail a consisté à mettre en chiffres des données textuelles issues des archives, afin de permettre des études quantitatives.

L'aboutissement de ce travail doctoral permet de présenter la thèse en quelques chiffres clés. Le premier moment de cette thèse a consisté en l'établissement d'une chronologie de soixante-seize aléas survenus entre 1792 et 1914, à partir des dossiers des ingénieurs et de la presse ancienne. La recherche autour de ces aléas a permis de recenser 439 dégâts survenus dans trente-cinq des cinquante-quatre ports du littoral morbihannais et d'établir que vingt-neuf communes littorales sur soixante-six avaient subi au moins une invasion marine. De ces informations ont émergé trois types d'acteurs. La société littorale, composée de ses différentes communautés d'usagers, dont les activités ont été revisitées au travers du prisme de la tempête. La réaction des riverains de l'océan lors des aléas est étudiée au travers de la presse ancienne. Elle a fourni un premier corpus de soixante-sept articles de presse qui a été employé à mettre en exergue le ressenti psychologique des personnes lors des tempêtes. Les habitants du

2 La bibliographie compte ainsi 917 références, dont 695 titres d'ouvrages, d'articles et de travaux universitaires, 190 références électroniques, 125 sources imprimées et 3 journées d'étude sur le thème de la thèse.

littoral sont également à l'origine d'un corpus de cent douze pétitions, dont soixante-trois ont été émises à la suite des tempêtes. Le second acteur qui a un rôle d'intermédiaire ou d'intercesseur est le corps des Ponts et Chaussées qui a donné un corpus de quatre-vingt-cinq agents directement en lien avec les aléas. Enfin, le troisième acteur qui surgit de cette masse archivistique est le corpus des quatre-vingt-six entrepreneurs des travaux maritimes qui répondent à quatre-vingt-sept adjudications faites pour réparer les dégâts ou construire des équipements de protection. Ces corpus s'insèrent dans trois axes de recherche qui se sont structurés tout au long de l'étude doctorale et qu'il est possible d'appeler les trois temps de la thèse.

LE TEMPS DES TEMPÊTES

Après avoir précisément décrit le profil du littoral morbihannais afin de mettre en exergue les différents types géomorphologiques de la côte, le littoral d'œkoumène a été revisité à partir des soixante-seize aléas recensés. Ces derniers font découvrir un territoire riche de soixante-six communes littorales fortement occupées et démographiquement actives au cours du XIX^e siècle. Un état des lieux de la répartition de la population, de l'agriculture littorale, de la saliculture morbihannaise, des activités de la poussière portuaire (cabotage, pêche) et une évaluation de l'emploi maritime et des inscrits ont été nécessaires pour s'engager dans la tempête : la tempête et l'artificialisation du littoral ; la tempête et la presse ; la tempête et la mémoire des hommes ; enfin, la tempête et la politique à travers les secours délivrés aux populations ayant tout perdu qui fait apparaître une laïcisation de la charité qui participe à l'installation de la République et à sa légitimation. L'analyse du corpus des pétitions émises par les habitants du littoral ou leur représentant, le maire, à la suite des aléas met en exergue leurs revendications, leurs besoins, leurs difficultés à obtenir de l'État des outils pour mieux travailler. Elle a montré une population avec une volonté opiniâtre pour obtenir des équipements de défense contre la mer qui, en réalité, sont en même temps des équipements portuaires : des jetées avec des cales de débarquement, des murs de quais, des ports de refuge pour protéger leurs embarcations. Les dossiers des ingénieurs ont révélé aussi que cette population, tout en étant demandeuse de protections, peut détruire celles qui existent à l'état naturel. L'appel du goémon leur fait oublier que la dune est une digue de protection et c'est sans scrupule qu'ils la détruisent avec leurs charrettes.

En résumé, les sociétés littorales utilisent la tempête comme prétexte pour réclamer à l'État des équipements portuaires. Ces pétitions sont traitées par un interlocuteur clé entre les populations et l'État : les Ponts et Chaussées.

Les inspecteurs, les ingénieurs et les conducteurs des Ponts et Chaussées sont un sujet de recherche déjà largement traité. Pour mieux découvrir ces hommes de terrain, ces derniers sont présentés dans leur fonction au quotidien. Il est ainsi possible de suivre l'évolution des conditions d'exercice de leurs missions respectives sur le littoral morbihannais sur la période d'étude. Ils se retrouvent au cœur des relations plus ou moins difficiles entre les hommes de la côte, l'État et leur savoir technique sans cesse remis en question par l'action de l'océan sur les ouvrages qu'ils conçoivent. Leur rapport à la société a été étudié par le biais de leurs réponses aux pétitions. Pour ce faire, une grille d'évaluation des critères de recevabilité des demandes a été établie et a montré que l'intérêt général et l'utilité des travaux passaient avant les dangers pour évaluer les demandes. Les deux premiers critères ont l'avantage de pouvoir présenter une fin de non-recevoir qui évite de donner les vraies raisons d'un refus ou d'un ajournement, notamment parce que les petits ports ne sont pas la priorité des gouvernements successifs. Par ailleurs, les ingénieurs, qui ont pris comme critère de recevabilité la mesure de l'utilité des travaux, ont testé les pétitionnaires en les obligeant, à chaque demande, à réfléchir au montant de la subvention qu'ils étaient prêts à mettre eux-mêmes dans le financement des ouvrages. De cette façon, ils prennent la mesure du sacrifice maximum que les demandeurs sont disposés à consentir pour obtenir une jetée, un brise-lames ou un mur de quai. Grâce aux dossiers des ingénieurs, le financement des travaux a été examiné afin de déterminer si l'État applique les mêmes principes que pour les grands ports. Or, il s'avère que le financement relève en fait d'une négociation au coup par coup, qui prend en compte à la fois les ressources de la commune, le degré des intérêts locaux par rapport à l'intérêt général, notamment en ce qui concerne la sécurité de la navigation. En revanche pour les équipements d'ordre privé comme les digues protégeant les autorisations d'occupation du territoire, l'État est intraitable et n'autorise une aide financière qu'à la condition qu'une association syndicale soit constituée par les différents intéressés, conformément à la loi du 21 juin 1865. Cette question a permis de constater que les Morbihannais refusent de s'engager dans ce type d'association, quitte à subir régulièrement des inondations. Le traitement des digues ou équipements d'intérêt collectif nous a permis d'apporter un regard critique sur la question très actuelle du désengagement de l'État quant à la prise en charge des digues à la suite de la loi du 16 septembre 1807. Le Morbihan n'ayant jamais bénéficié d'une quelconque digue dite du gouvernement, l'interrogation sur le sujet s'imposait face à la généralisation de cette idée émise à la suite de la tempête Xynthia. Les Ponts et Chaussées peuvent répondre positivement aux demandes des habitants. Celles-ci se concrétisent surtout lors de la seconde moitié du XIX^e siècle, où

les projets d'équipements portuaires, sans cesse ajournés, sont principalement exécutés par des entrepreneurs du littoral lors du dernier quart du XIX^e siècle, ce qui augmente notablement la vulnérabilité du littoral.

LE TEMPS DES ENTREPRENEURS

Les petits entrepreneurs du littoral sont un champ de recherche plus original que les précédents, car ils représentent une catégorie socioprofessionnelle moins connue que leurs grands collègues ou les capitaines d'industrie. Les entrepreneurs ont été replacés sur les chantiers de travaux maritimes sous la tempête et travaillant sous les ordres des ingénieurs. Ces entrepreneurs exercent soit en régie soit par adjudications. Entre 1792 et 1914, le système des adjudications devient de plus en plus strict et transforme l'entrepreneur en simple exécutant corseté par un cahier des charges devenu un véritable carcan. Pour ces entrepreneurs, issus à 50 % de familles de maçons, menuisiers, charpentiers, et à 10 % de conducteurs, est édité *Le Petit Chatignier*, un manuel permettant de maîtriser la complexité des procédures. Ils doivent prouver leur compétence, mais surtout leur capacité à baisser les prix, déposer une caution, avancer tous les frais d'un chantier compliqué à mettre en place et qui risque souvent d'être balayé par les tempêtes. Les aménagements réalisés sur le littoral représentent un grand marché de main-d'œuvre avec des problèmes de recrutement face à celui du port arsenal de la Marine à Lorient, les chantiers des canaux ou de la construction du réseau ferré. Les difficultés du chantier ne concernent pas seulement le matériel qu'il faut placer sur des espaces souvent étroits, mais sont également liées à la qualité des pierres issues des carrières indiquées par les ingénieurs, et leur approvisionnement le plus souvent par mer avec des chalands. Le règlement financier des travaux s'avère aussi compliqué que la procédure de soumission et fait l'objet de nombreuses réclamations. Nous avons démontré que cette catégorie socioprofessionnelle peut s'enrichir en travaillant pour l'État et lors de périodes troubles ou difficiles économiquement, tels les entrepreneurs de l'Empire dont l'étude de leur culture matérielle a permis de déterminer leur niveau de fortune à leur décès.

Un bilan des travaux réalisés et de leur résistance à l'action des flots de l'océan sous la tempête a fait voir des ingénieurs confrontés à leurs doutes en matière de savoir technique, travaillant en collaboration ou contre les praticiens de la mer. Et ainsi de constater l'évolution des techniques employées pour résister au choc des lames – notamment en ce qui concerne l'emploi du ciment dit de Portland en définissant que son usage entraîne une augmentation du coût des ouvrages. L'analyse finale du coût des travaux maritimes, qui a été menée d'une manière générale, a confirmé que les petits ports sont équipés après les plus grands et

montre que la croissance régulière du fonds d'entretien est insuffisante, tout comme les crédits alloués.

Par le prisme des tempêtes, cette thèse a permis de redécouvrir le littoral du plein, la dynamique des communautés littorales et leur apprentissage de la vie politique dans un rapport de force avec l'État qui s'affirme sur la côte morbihannaise au XIX^e siècle.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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