

# L'environnement à l'époque moderne

Il Gérard Le Bouëdec – 979-10-231-2247-3





Alors que l'environnement se place, en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, au cœur des réflexions sociétales et politiques, le regard ici porté sur les prémices de sa prise en compte à l'époque moderne dévoile l'émergence ancienne des préoccupations des populations le concernant. L'ouvrage démontre l'intérêt d'une approche historique située au carrefour des connaissances portant sur la nature, les sociétés humaines et la biogéographie. Tout en définissant l'histoire environnementale, il met en évidence le rôle pionnier joué par Emmanuel Le Roy Ladurie dans la naissance de la discipline, au cours des années 1966-1975, et souligne les principales étapes de son développement, marqué par la volonté de comprendre les interdépendances et les interactions unissant hommes, milieux et habitats.

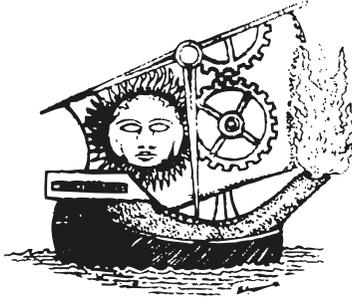
Un premier développement est consacré à l'histoire du climat, ici interrogée sous l'angle de la notion de risque présenté pour les populations. Quatre autres objets d'étude illustrent la variété des thèmes abordés, qui vont de l'intérêt pour le jardin botanique urbain au XVIII<sup>e</sup> siècle, révélateur d'une sensibilité nouvelle tout autant que de l'élargissement du monde connu, aux héritages de l'histoire perceptibles encore de nos jours dans les peuplements de la forêt de Compiègne, en passant par l'utilisation du littoral et le développement des aménagements portuaires à l'échelle mondiale ; enfin à la compréhension des épidémies, souvent révélatrices de la dissociation opérée entre nature et culture, à l'échelle micro-historique.

S'il offre un bel aperçu des apports récents de la recherche, cet ouvrage, grâce à sa mise en perspective historique, bat également en brèche quelques idées reçues, telle l'opposition présupposée entre une société traditionnelle soumise aux aléas et une société contemporaine du risque les maîtrisant : la crise climatique de 1784 témoigne de l'apparition d'une politique de la gestion du risque sous Louis XVI, et de la modernisation de l'État comme vecteur de sa prise en charge. À partir d'exemples précis, les contributions ici rassemblées prouvent que l'histoire a bel et bien sa place dans une expertise scientifique élargie, et un rôle d'adjuvant actif à jouer dans les processus collaboratifs d'appui à la décision par les élus.



Couverture : Étienne Allegrain, *Promenade de Louis XIV en vue du Parterre du Nord dans les jardins de Versailles vers 1688*, huile sur toile, Versailles, châteaux de Versailles et de Trianon © Château de Versailles, Dist. RMN-Grand Palais/Christophe Fouin.

# L'ENVIRONNEMENT À L'ÉPOQUE MODERNE



Bulletin de l'Association des historiens modernistes  
des universités françaises  
dirigé par Lucien Bély

**DANS LA MÊME COLLECTION**

- 38. *Habitat et cadre de vie à l'époque moderne*
- 37. *La Péninsule Ibérique et le monde*  
(1470-1640)
- 36. *Les Universités en Europe*  
(1450-1814)
- 35. *Les Circulations internationales en Europe*  
(1680-1780)
- 34. *L'Opinion publique en Europe*  
(1600-1800)
- 33. *Turcs et turqueries*  
(XVI-XVIII<sup>e</sup> siècle)
- 32. *Les Affrontements religieux en Europe*  
(1500-1650)

# L'Environnement à l'époque moderne

Préface de Lucien Bély



Ouvrage publié avec le concours de Sorbonne Université

Sorbonne Université Presses est un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 978-2-84050-897-7  
© Sorbonne Université Presses, 2018

PDF complet – 979-10-231-2242-8  
© Sorbonne Université Presses, 2022

TIRÉS À PART EN PDF :

Préface – 979-10-231-2243-5

I Grégory Quenet – 979-10-231-2244-2

I Emmanuel Garnier – 979-10-231-2245-9

II Émilie-Anne Pépy – 979-10-231-2246-6

**II Gérard Le Bouëdec – 979-10-231-2247-3**

II Jérôme Buridant – 979-10-231-2248-0

II Patrick Fournier – 979-10-231-2249-7

Maquette et mise en page : Emmanuel Mard Dubois/3d2s  
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

## DEUXIÈME PARTIE

# Objets de recherche



# HISTOIRE MARITIME ET HISTOIRE DE L'ENVIRONNEMENT

Gérard Le Bouëdec

CERHIO (UMR 6258) – GIS d'Histoire maritime/CNRS

Ce sont les usages de la mer et les rapports pluriels de l'homme au littoral qui constituent le socle conceptuel de l'histoire maritime adopté par la communauté du Groupement scientifique d'histoire maritime français dès 2005 lors de sa création<sup>1</sup>, mais aussi affirmé par les membres de l'International Maritime Economic History Association<sup>2</sup>. Cet article vise à montrer la trajectoire d'une historiographie maritime qui a construit progressivement une articulation forte avec l'histoire de l'environnement, au point d'en faire l'un des axes majeurs du deuxième congrès du GIS d'histoire maritime, en juin 2013<sup>3</sup>.

La découverte des environnements littoraux par les usages constituera le premier niveau de cette articulation entre histoire maritime et histoire de l'environnement. Nous changerons ensuite d'échelle et nous consacrerons à la maritimisation du monde, expression que nous préférons à *Global History* ou *World History*, pour mesurer ses impacts environnementaux protéiformes tant sur les littoraux que dans les arrière-pays et dans les océans. Enfin nous aborderons le rapport des communautés littorales et maritimes à l'événement dans sa dimension catastrophique ou accidentelle ou dans une approche plus complexe, celle des crises conjoncturelles ou structurelles, avant de nous engager

- 1 Le Groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime fait l'objet d'une convention avec le CNRS depuis 2010. Sa transformation en GIS d'histoire et sciences de la mer en 2014 est le résultat d'un cheminement pluridisciplinaire. Il cofinance les deux numéros annuels de la *Revue d'histoire maritime*, publiée aux Presses de l'université Paris-Sorbonne.
- 2 L'IMEHA existe depuis 1989, mais son premier congrès fut organisé à Oslo dès 1984. Elle publie chaque année deux numéros de l'*International Journal of Maritime History* et des numéros thématiques de *Maritime Research*.
- 3 GIS d'histoire maritime, *La Maritimisation du monde de la Préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016.

pour conclure sur des questions fondamentales, celles de la longue durée, de l'interdisciplinarité et du positionnement de l'histoire maritime dans le paysage de la recherche en général, qui a jeté son dévolu sur les mondes maritimes et littoraux.

## LES ENVIRONNEMENTS LITTORAUX PAR LES USAGES

86

C'est par l'étude des usages que s'est renouvelée la connaissance du monde littoral. L'estran, en tant qu'objet de recherche, a eu du mal à s'affirmer du fait de l'atomisation des sujets et des approches, avant de trouver sa place dans une analyse globale des sociétés littorales et de leur rapport à la mer. Les sociétés littorales des paroisses riveraines entretiennent des rapports complexes avec la mer et nous savons que jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle la pluriactivité est une réalité dominante<sup>4</sup>. Dans leur gestion du temps et de leur territoire, ces sociétés intègrent l'estran, les marais littoraux, et les basses eaux dans le finage de la paroisse, ce qui n'exige pas nécessairement des aménagements pour les prélèvements et la collecte de la ressource primaire. Ce monde de l'entre-deux est en effet voué aux convoitises des paysans-goémoniers, paysans-pêcheurs de basses eaux ou de pièges à poissons comme les écluses, des carriers, et des paludiers et sauniers<sup>5</sup>.

### Prélèvements et collectes

#### La mer au service des terres : le fumier de la mer

Comme l'écrit, en une belle formule, Olivier Levasseur dans sa thèse sur les usages de la mer dans le Trégor au XVIII<sup>e</sup> siècle, la mer est d'abord au service des terres, ce que confirme Albert-Michel Luc dans sa thèse sur

4 Gérard Le Bouëdec et al., *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2004 ; G. Le Bouëdec, « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 109, 2002/1, p. 61-90.

5 G. Le Bouëdec, « De l'estran au terroir des paroisses littorales ou l'agriculture littorale française du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle », dans *Le Paysan et la mer. Ruralités littorales et maritimes en Europe au Moyen Âge et à l'époque moderne*, actes du colloque tenu à l'abbaye d'Arthous en octobre 2017, à paraître.

les sociétés littorales rétaises, où il montre que les sarts<sup>6</sup> viennent enrichir les vignobles littoraux<sup>7</sup>. Gilbert Buti précise qu'il a relevé en Provence l'usage des algues comme engrais placé au pied des ceps de vigne, pourtant rare contrairement à ce qui est observé dans les vignobles du littoral atlantique<sup>8</sup>. Une approche juridique du littoral et une lecture de René Josué Valin permettent assez tôt de faire écho aux contentieux entre populations riveraines à propos du goémon, qu'il s'agisse du goémon d'épave ou du goémon de rive<sup>9</sup>. Le thème du goémon est au cœur de la thèse de Marie-Jacqueline Destouches, qui présente la réglementation de la collecte et des usages des engrais marins<sup>10</sup>. Cependant l'intervention de l'anthropologue Philippe Jacquin s'est révélée décisive, avec la parution de son *Goémonier*, en 1980, qui ouvre de nouvelles perspectives sur l'estran et la construction sociale des territoires<sup>11</sup>. Mais les algues ne sont qu'un des types d'engrais communément dénommé « le fumier de la mer », qui inclut aussi le sable de mer, les maërls (sables coquilliers), les menusses (frais de poissons et d'alevins) et la guildre, composée de petites crevettes, coquillages et frais de poissons.

La qualité de ces sols amendés est telle que dans les trois grandes îles de Ré, Noirmoutier et Oléron, la jachère est supprimée au XVIII<sup>e</sup> siècle. À Noirmoutier, d'Expilly écrit que froment, orge et fèves viennent sans qu'on laisse les terres se reposer. Bourgeois, sénéchal d'Ars-en-Ré et subdélégué de l'intendant, écrit en 1785 : « La terre ne se repose jamais,

- 
- 6 Le goémon de rive accessible à basse mer, de la famille des fucales, et le goémon de fond accessible seulement par bateau, de la famille des laminariales, portent le nom de *varech* en Normandie et de *sart* en Aunis-Poitou.
  - 7 Olivier Levasseur, *Les Usages de la mer dans le Trégor du XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse sous la dir. de Claude Nières, Université Rennes 2, 1999 ; Albert-Michel Luc, *Gens de Ré au XVIII<sup>e</sup> siècle. Marins d'une terre, terriens de la mer*, Saintes, Le Croît Vif, 2008.
  - 8 Gilbert Buti, « Gens de mer et du terroir : capitaines-vignerons et marins-forestiers de la France méditerranéenne au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans G. Le Bouëdec *et al.*, *Entre Terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2004, p.147-161.
  - 9 René Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, J. Légier et P. Meunier, 1776.
  - 10 Marie-Jacqueline Destouches, *Le Goémon en Bretagne. Étude historique de la réglementation*, thèse de doctorat en droit, Paris, 1962. Du même auteur, voir également la synthèse « La récolte du goémon et l'ordonnance de Marine », *Annales de Bretagne*, 29, 1972, p. 349-371.
  - 11 Philippe Jacquin, *Le Goémonier*, Paris, Berger-Levrault, 1980.

ici, qu'à peine la moisson est-elle faite, on rompt les terres, on les fume [avec du sart] et on les ensemence vers la fin septembre<sup>12</sup> ». La voilà, la richesse de l'agriculture littorale, le fumier des grèves. Il est donc très clair que dans une région d'agriculture littorale dominante, la mer ne joue qu'un rôle secondaire, mais essentiel pour la production agricole en lui fournissant le fumier des grèves.

#### L'estran : un véritable garde-manger

88

L'estran constitue aussi un vrai garde-manger. Philippe Zéathe pour le golfe du Morbihan et Olivier Levasseur pour le Trégor ont, à partir des rapports établis par Le Masson du Parc, décliné les différentes formes de collectes des ressources de l'estran<sup>13</sup>. À la main ou à l'aide de petits crochets, les riverains collectent coquillages et crustacés. En creusant le sol à l'aide d'une bêche ou d'un autre ustensile, ils ramassent palourdes et rigados. Sur les vasières et dans les herbiers, ils capturent à l'haveneau les crevettes et à la foëne anguilles et aiguillettes. Ils ne dédaignent pas non plus de chasser les oiseaux marins, les macreuses à Pénérf, la bernache à Port-Louis. Mais l'estran fournit aussi les appâts pour les pêches. En identifiant ces collecteurs des grèves, Philippe Jacquin avait souligné l'importance des femmes. En 1867, l'administrateur des affaires maritimes rappelle encore au directeur des douanes de Lorient les droits des riverains sur les grèves en faisant référence à l'ordonnance de 1681 :

De tout temps, les riverains de toutes les catégories, y compris les douaniers et leurs familles, ont été autorisés à recueillir les produits marins coquilliers et autres abandonnés par la mer sur les grèves. Jamais l'administration de la Marine n'a mis d'opposition à l'enlèvement pendant toute l'année de moules gisant sur les bancs ou des rochers

12 Dominique Guillemet, *Les îles de l'Ouest : de Bréhat à Oléron, du Moyen Âge à la Révolution*, La Crèche, Geste Éds., 2000, p. 54.

13 Philippe Zéathe, *Les Gens de mer du département maritime de Vannes (fin XVII<sup>e</sup>-fin XVIII<sup>e</sup> siècle). Métiers, statut et identité*, thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne, 2000 ; O. Levasseur, *Les Usages de la mer dans le Trégor au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat, *op. cit.* ; *id.*, « La gestion des ressources marines de l'estran au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, LXXIX, 2001, p. 339-364.

non classés, des palourdes, des bigorneaux, poissons divers et crustacés restés sur les rivages et parmi les rochers de mer basse [...]. Ces riverains ont également droit à la pêche avec des lignes qu'elle se pratique à terre ou à bord d'un bateau de plaisance. Ces facilités de pêche sur les grèves concédées indistinctement à tous les riverains trouvent leur consécration dans l'ordonnance de 1681 et les actes intervenus depuis en matière de pêche côtière<sup>14</sup>.

Ces collectes se traduisent parfois par l'épuisement des gisements. Il en est ainsi des huîtres. En effet l'huître est un produit de cueillette sur l'estran et de dragage dans la baie du Mont Saint-Michel, dans l'embouchure de la Rance, au large de Saint-Vaast-La Hougue, dans la rivière de la Seudre et dans le golfe du Morbihan, dans la baie d'Arcachon. Or les stocks vont s'épuiser. L'ostréiculture est un champ de recherche que les historiens ont longtemps ignoré et abandonné aux ethnologues et aux sociologues. Thierry Sauzeau s'est intéressé, en amont et chronologiquement, à l'orientation ostréicole du littoral saintongeais<sup>15</sup>. Il présente l'exemple-type du passage progressif de la pêche et de la collecte à l'élevage, seule alternative à l'épuisement des huîtres naturelles<sup>16</sup>. Dans de nombreuses régions, comme en Saintonge, l'ostréiculture va s'installer dans le marais salant, qui est la forme la plus poussée d'aménagement du trait de côte, mais ce processus va surtout s'affirmer au XIX<sup>e</sup> siècle.

14 Patricia Aulard, *Pluriactivité, mobilité, adaptation chez les inscrits maritimes des quartiers de Vannes et Auray dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, mémoire de DEA, Université Rennes 2, 1995.

15 Thierry Sauzeau, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral Saintongeais (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Revue historique du Centre-Ouest*, II, 2005, p. 321-328 ; « Les usages de l'estran sur le littoral de la Saintonge girondine (1850-1880) », dans Jacques Péret et Frédéric Chauvaud, *Terres marines. Hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 115-122.

16 Geneviève Desbos, « *Semer du poisson comme on sème le grain...* L'aquaculture scientifique et pratique, une histoire vieille d'un siècle », *Norois*, 34, 1987/133-134, p. 63-72.

Des marais salants ou le jardinage du littoral, une première forme visible  
de l'aménagement du trait de côte

Il ne faut pas oublier que la première forme de récolte du sel marin est la cueillette dans les dépressions rocheuses où se dépose le sel du fait de l'évaporation de l'eau de mer en période estivale. Serge Cassen, Pierre-Arnaud de Labriffe et Loïc Ménanteau confirment la présence d'une exploitation rationnelle du sel dès le v<sup>e</sup> millénaire av. J.-C. Quant à l'origine des premières salines, les vestiges découverts à Vigo et datant de la période i<sup>er</sup>-iv<sup>e</sup> siècle constituent une étape importante dans la connaissance de l'évolution vers l'aménagement des marais salants<sup>17</sup>. L'histoire du sel connaît un dynamisme et un renouvellement que marquent deux ouvrages majeurs : *Le Rôle du sel dans l'histoire*, sous la direction de Michel Mollat, en 1968, et la grande synthèse de Jean-Claude Hocquet, *Le Sel et le pouvoir. De l'An Mil à la Révolution française*, en 1984<sup>18</sup>. La création de la commission internationale du sel, en 1981, a contribué à l'autonomisation de ce champ de recherche, particulièrement fécond. Henri Touchard, dans la préface au *Sel de la Baie*, ouvrage qui rassemble les communications d'un colloque organisé en 2006, souligne l'abondance des colloques et des congrès qui lui sont consacrés et évalue la bibliographie à 150 titres au moins<sup>19</sup>.

Le travail des sauniers ou des paludiers, ces métayers de l'estran, dans les marais salants de la côte à sel, de la Gironde au golfe du Morbihan dans sa plus vaste étendue, est désormais bien connu. Les afféagements et arrentements, qui ne cessent pas jusqu'au début du xix<sup>e</sup> siècle, contribuent à la mise en place d'un agrosystème maritime sur les estrans et sur les prairies maritimes inondables, ou schorres supérieurs, au sol argileux. Les techniques de production conditionnent l'aménagement

17 Serge Cassen, Pierre-Arnaud de Labriffe et Loïc Menanteau, « Le "sel chauffé" des baies marines en Armorique-Sud durant les v<sup>e</sup> et iv<sup>e</sup> millénaires av. J.-C. À la recherche (ouest-européenne) de croyances et de faits techniques », dans Jean-Claude Hocquet et Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, PUR, 2006, p. 33-54.

18 Michel Mollat (dir.), *Le Rôle du sel dans l'histoire*, Paris, PUF, 1968 ; J.-C. Hocquet, *Le Sel et le Pouvoir. De l'An Mil à la Révolution française*, Paris, Albin Michel, 1985.

19 Henri Touchard, préface, dans J.-C. Hocquet et J.-L. Sarrazin (dir.), *Le Sel de la Baie*, op. cit.

des marais, et la Loire constitue une frontière entre le système des œillets pratiqué à Guérande (aire de vaste cristallisation) et le système des aires pratiqué au sud (zone de petite cristallisation). Mais au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, au sud de la Loire dans le marais, comme dans le golfe du Morbihan, les Guérandais contribuent à l'extension du système des œillets. L'enquête menée à Noirmoutier par Claude Bouhier met en valeur l'accroissement du rendement, et donc l'amélioration de la rentabilité des salines qui en découle. À Séné, dans le golfe du Morbihan, le choix des chanoines de Vannes de faire appel aux Guérandais répond à leur souci d'obtenir rapidement des résultats, cet investissement devant permettre d'effacer à terme les pertes consécutives à leur spéculation dans le système de Law. Les travaux de Gildas Buron, conservateur du Musée des marais salants de Batz-Le Croisic, nous fournissent une cartographie et un glossaire du façonnage de l'estran par les paludiers guérandais avec ces salines, scannes, œillets, trémets ou tessaliers, étiers, vasières, cobiers, guivres, ladurées et mulons<sup>20</sup>.

Les marais salants de Sétubal et d'Aveiro, dans l'autre pays des marais salants atlantiques, le Portugal, ont bénéficié depuis une décennie de travaux inscrits notamment dans un projet de recherche européen<sup>21</sup>. Ines Amorim montre comment les historiens sont passés de l'étude du commerce (à l'époque de Virginia Rau) à l'étude du paysage des marais salants avec ses phases de construction et de destruction, comment ils ont élaboré une cartographie assez semblable à celle réalisée pour le marais de Guérande, et comment leur recherche s'intègre, là aussi, dans une dynamique patrimoniale et identitaire (conservation du patrimoine technique, iconographique et culturel du sel, réévaluation du sel traditionnel), avec la mise en valeur des acquis de la recherche dans des musées qui s'insèrent dans le développement d'un tourisme salicole<sup>22</sup>.

20 Gildas Buron, *Bretagne des marais salants. 2000 ans d'histoire*, Morlaix, Skol Vreizh, 1999.

21 SAL(H)INA, *Histoire du sel, nature et environnement du xv<sup>e</sup> au xix<sup>e</sup> siècle*, projet Interreg III B-Espace atlantique.

22 Ines Amorim, « L'exploitation de la mer et de l'estran. Un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise », *Revue d'histoire maritime*, 10-11, 2010, p. 285-310 ; Virginia Rau, « Le sel portugais », dans M. Mollat, *Le Rôle du sel dans l'histoire*, op. cit., p. 54-71.

La question des pêcheries d'estran et d'estuaire est un autre aspect important de la bibliographie des usages qui marquent l'estran de leurs empreintes<sup>23</sup>. Dans la *Revue maritime et coloniale* de 1887, l'aide-commissaire de la Marine René Busson rédige un article sur les établissements de pêche et le domaine public maritime<sup>24</sup>. Jacqueline Trémembert-Le Braz soutient en 1941 sa thèse sur les pêcheries en Bretagne méridionale jusqu'à la fin de l'Ancien Régime<sup>25</sup>. Les travaux de Pierre Martin consacrés aux fermiers des droits maritimes en Bretagne ont montré que les droits maritimes constituaient une composante de la ferme des droits seigneuriaux<sup>26</sup>. Ils provenaient notamment de droits sur la pêche et des pêcheries fixes ou amovibles installées sur les basses vallées, où le saumon est le poisson royal, comme sur les estrans sableux. La thèse de Jacques Boucard, en 1984, sur les écluses en pierres à poisson de l'île de Ré constitue une étape importante<sup>27</sup>. Les approches patrimoniales contribuent à développer l'étude des pêcheries fixes, comme le montrent l'ouvrage collectif consacré aux écluses à poissons de l'île d'Oléron et les publications

- 23 Des éditions des rapports de Le Masson du Parc mettent à la disposition des historiens une source essentielle pour l'étude de l'estran. Voir en particulier : *Pêches et pêcheurs du domaine maritime aquitain. Procès verbaux des visites de François Le Masson du Parc, inspecteur général des pêches du royaume*, éd. Denis Lieppe, Saint-Quentin-de-Baron, Éd. de l'Entre-Deux-Mers, 2004. Voir aussi Éric Dardel, *État des pêches maritimes sur les côtes occidentales de la France au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'après les procès-verbaux de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc (1723-1732)*, Paris, PUF, 1941.
- 24 René Busson, « Les établissements de pêche et le domaine public maritime », *Revue maritime et coloniale*, 95, 1887, p. 493-526.
- 25 Jacqueline Trémembert-Le Braz, *Les Pêcheries en Bretagne méridionale jusqu'à la fin de l'Ancien Régime*, thèse manuscrite, École des chartes, 1941.
- 26 Pierre Martin, *Les Fermiers du rivage. Droits maritimes, seigneurs et fraudeurs en Bretagne sous l'Ancien Régime*, thèse en histoire sous la dir. de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2003.
- 27 Jacques Boucard, *Les Écluses à poissons de l'île de Ré*, La Rochelle, Rupella, 1984. Voir aussi Yves Soulet, « Les écluses à poissons en pierres sèches de Noirmoutier », *Lettres aux amis de l'île de Noirmoutier*, 2<sup>e</sup> trim. 1995, p. 2-23. Voir également l'approche archéologique des pièges à poisson dans Cecil Jones, « Wall in the sea – the goradau of Menai: Some marine antiquities of the Menai Straits », *International Journal of Nautical Archeology*, 12, 1983/1, p. 28-40.

de deux archéologues, Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, sur les pêcheries bretonnes depuis le Néolithique<sup>28</sup>.

#### L'encadrement des usages par les pouvoirs seigneuriaux et royaux

Michel Mollat avait employé l'expression de « seigneurie maritime » pour qualifier ces seigneuries laïques ou ecclésiastiques qui possédaient une façade littorale<sup>29</sup>. Il est indéniable que les seigneurs laïques et ecclésiastiques des zones côtières se sont approprié de fait ou par concession du pouvoir central ces rivages. Les droits de pêche portent sur les pêcheries installées sur les basses vallées ou sur les estrans sableux, mais aussi sur les embarcations de pêche côtière, sous la forme à la fois d'une taxe d'enrôlement-armement (de véritables congés) auprès du sergent ou du juge du seigneur local, et de l'obligation de vendre leur pêche à un prix fixé. La nouvelle législation, sous Louis XIV, aboutit à substituer les agents de l'État aux fermiers et sergents des seigneurs, et à mettre en place un système de contrôle et d'acculturation des populations littorales. Cette institutionnalisation tisse un maillage serré sur les régions côtières. Or ce nouveau maillage a une assise territoriale. L'ordonnance de 1681, en délimitant le domaine maritime, place la mer, le littoral, les rivières et leurs rives jusqu'au point où se font sentir les marées d'équinoxe, et les ports et les quais sous la juridiction des amirautés. La définition de l'estran (bord et rivage de la mer, dit l'ordonnance) est donnée dans l'article 1, titre VII, livre IV de l'ordonnance : « Sera réputé bord et rivage de la mer tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles

28 Laurent Bordereaux, Bernard Debande, Nathalie Desse-Berset et T. Sauzeau, *Les Écluses à poissons d'Oléron. Mémoire de pierre*, La Crèche, Geste Éd., 2009 ; Marie-Yvane Daire et Loïc Langouët, *Les Pêcheries de Bretagne. Archéologie et histoire des pêcheries d'estran*, Centre d'archéologie d'Alet/Association Manche-Atlantique pour la recherche atlantique dans les îles, 2008 ; *eod.*, « Histoire des pêches et archéologie des anciens pièges à poissons : un patrimoine à la croisée des disciplines », *Revue d'histoire maritime*, 15, 2012, p. 23-44.

29 M. Mollat, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IX<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, Hachette, 1983, p. 34-69 ; Joachim Darsel, « Les seigneuries maritimes en Bretagne », *Bulletin philologique et historique du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1966, 1, p. 2-59.

et pleines lunes, et jusques où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves<sup>30</sup>. »

L'ensemble des activités littorales et donc de l'estran passe ainsi sous le contrôle de la législation et des agents de l'État. L'estran est sous le regard conjoint des agents de l'Amirauté et des douanes, et la plupart de ses acteurs sont soumis soit au système des classes, dans les quartiers maritimes, quand ils sont gens de mer, soit à la milice garde-côtes, quand ils sont paysans. On oublie trop souvent que relèvent aussi de l'Amirauté les milices garde-côtes, qui constituent la première chaîne de surveillance et de défense du littoral. L'État soumet à une véritable conscription les paysans des paroisses littorales sur une profondeur de deux lieues, calquée sur l'organisation du système des classes, avec une différence, le tirage au sort remplaçant le tour de rôle. Le service du guet et le service actif des compagnies franches s'appuient sur deux types d'équipement, les tours de guet et les corps de garde, situés le plus souvent en bordure de l'estran et qui servent aussi souvent aux employés des traites, comme le montrent les travaux d'Élisabeth Rogani<sup>31</sup>.

94

L'État est en conflit récurrent avec les pouvoirs seigneuriaux pour la tutelle du littoral. Le principe de l'inaliénabilité du domaine de la couronne n'est une règle de droit public que depuis l'ordonnance de Moulins, en 1566, et une ordonnance de 1544 avait déjà en principe enlevé la police du rivage aux seigneurs. L'ordonnance de Moulins, qualifiée d'« ordonnance du domaine », établissait que, pour justifier toute possession, il fallait montrer des titres réguliers de concession ou d'aliénation. L'arsenal juridique est cependant resté sans effet, en dépit de la succession des textes dès avant 1681 : ordonnance du 15 mars 1584, édit de février 1593, code Michau de 1630, qui reprend les articles 84 et 85 de l'ordonnance de 1584, ordonnance du 14 mars 1643 sur la protection de la ressource halieutique, réglementation des pêcheries

---

30 Marie-Anne Vendroy, « La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin », dans G. Le Bouëdec et François Chappe (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1998, p. 57-65.

31 Élisabeth Rogani, « L'administration des douanes d'Ancien Régime : fonctions et résistances à ces fonctions sur le littoral breton au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans G. Le Bouëdec et F. Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux*, Rennes, PUR, 2000, p. 437-451 (extrait du mémoire de DEA soutenu par l'auteure à l'université Rennes 2).

de 1669... Parallèlement, l'affirmation de l'autorité de l'État, à travers les amirautés, est lente. En Bretagne, malgré la création en 1640 de sept sièges d'Amirauté, leur émancipation des juridictions ordinaires est lente. Il faut attendre des édits de 1691 pour que les amirautés se mettent en place réellement<sup>32</sup>. Malgré l'ordonnance de 1681, et la mise en place des juridictions de contrôle des hommes et des activités du domaine maritime, Pierre Martin montre la grande résistance des seigneuries, notamment ecclésiastiques, pour défendre leurs droits de pêche et leurs droits de coutume, même après les attaques frontales des commissions mises en place dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, l'État décide tardivement de frapper fort avec trois commissions, celle des péages en 1724, celle des pêches, avec la mission de Le Masson du Parc, en 1726 et la commission extraordinaire de vérification des droits maritimes de 1739. Cette dernière est chargée d'examiner les titres et pancartes de tous les droits maritimes que les propriétaires perçoivent sur les quais, les ports, les rivières et les rivages de la mer. Cette commission est prorogée, pour la dernière fois le 24 janvier 1755. La résistance seigneuriale est très vive, surtout de la part des seigneuries ecclésiastiques. L'offensive de l'État est virulente mais le résultat est modeste. L'État ne va pas au bout de sa démarche et fait parfois marche arrière en ménageant ses élites, d'autant que certains droits sont négligeables. Les pêcheries résistent bien. Sur le littoral provençal, Gilbert Buti rappelle que la confirmation par le roi, moyennant le paiement d'une taxe, du droit des madragaires, en 1710, va condamner à l'échec toutes les procédures intentées par les pêcheurs et leurs prud'homies. En 1789, l'opposition au système de la madrague figure dans le cahier des pêcheurs de Saint-Tropez<sup>33</sup>. Sylviane Llinares montre dans son étude de l'enquête Chardon que la rente fiscale littorale des seigneurs a de beaux restes à la fin de l'Ancien Régime<sup>34</sup>.

32 G. Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution »*, Rennes, PUR, 2012.

33 G. Buti, « Madragues et pêcheurs provençaux dans les mailles des pouvoirs (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », dans G. Le Bouëdec et F. Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux, op. cit.*, p. 57-74.

34 Sylviane Llinares, *Les Amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI. Enquête, réforme et modernisation autour de l'inspection Chardon (1781-*

Mais les conflits entre juridictions – royales ordinaires et royales extraordinaires ; royales et seigneuriales ou municipales – ne favorisent guère la prise de décisions pour réaliser, et surtout financer, des travaux pour l'amélioration des environnements littoraux ou pour légiférer sur la protection de la ressource.

## LA MARITIMISATION DU MONDE ET SON IMPACT

96

La maritimisation du monde peut être envisagée selon plusieurs entrées : trajectoires portuaires et aménagement, interdépendances économiques et développement des échanges européens et des ressources des arrières pays. Dans le cadre de cette *World Environmental and Ecological History*, Amélia Polónia a présenté lors du colloque de l'International Maritime Economic History Association organisé à Gand en 2012 une communication intitulée « Environmental impact of the uses of the sea ». Nous commencerons par examiner l'impact, sur le trait de côte, des installations portuaires, des constructions navales et du développement urbain.

### La naissance de l'environnement portuaire

#### Les ports de pêche : l'équipement se limite à des ateliers de traitement du poisson

Le prélèvement halieutique, en dehors des pêcheries d'estran et d'estuaire, n'exige guère d'aménagements sur le littoral pour les flottilles de pêche. L'échouage sur la plage, ou entre les rochers, dans un site abrité, a fait longtemps office de port. C'est le traitement à terre du poisson qui est à l'origine d'aménagements. Sur les bases avancées de la pêche sédentaire à Terre-Neuve, l'équipement se limite à un échafaud qui sert de débarcadère et qui supporte l'établi où s'affairent les décolleurs et les habilleurs de morues. Dans les ports harenguiers et sardiniens, ce sont les ateliers de décaquage et recaquage, les saurisséries et les presses, qui constituent les équipements à terre.

---

1785), mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université de Bretagne-Sud, 2011.

## Des ports de cabotage à ceux du grand commerce : des aménagements limités jusqu'au xvii<sup>e</sup> siècle

La poussière des ports de cabotage portés par de petits arrière-pays producteurs de céréales, de sel et de vin ne correspond souvent qu'à des havres d'échouage ou des mouillages situés dans les fonds d'estuaire ou dans des rias, au fil de l'eau si la navigation amont est possible. Bien des lieux, identifiés dans les documents des xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles, sont parfois non repérables sur les cartes<sup>35</sup>. Néanmoins, l'ouvrage dirigé par Michel Bochaca et Jean-Luc Sarrazin sur les aménagements portuaires et l'évolution du trait de côte au sud de la Loire (Le Croisic, Le Pouliguen, les ports de la Baie, les ports secondaires de l'Aunis, les ports de Saintonge, Bayonne), dans les ports ibériques (des ports de l'embouchure du Douro autour de Porto, de Setubal et des ports de basse Andalousie), dans les ports des Pays-Bas (à L'Écluse et Amsterdam), confirme ce que Jean-Pierre Leguay observait dans les ports urbains bretons dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle avec la construction d'estacades voire de quais ou de postes d'amarrage<sup>36</sup>. Mais ces aménagements restent modestes. Or ce qui est vrai pour la poussière portuaire le reste également, du moins aux xvi<sup>e</sup> et xvii<sup>e</sup> siècles, pour des ports d'envergure comme Saint-Malo (qui se contente d'un havre d'échouage à l'abri du rocher et de ses remparts pour charger et décharger les navires à l'aide de charrettes), La Rochelle et Nantes qui, du fait des difficultés d'accès, utilisent des rades foraines que l'on baptise « avant-ports ».

35 Jean Tanguy, *Le Commerce du port de Nantes au milieu du xvi<sup>e</sup> siècle*, Paris, Armand Colin, 1956. À propos des 123 ports recensés, il écrit : « Tous ces ports n'ont d'ailleurs pas droit à ce titre, la plupart n'étant probablement que des havres naturels sans équipement, s'installant dans tous les recoins, criques, baies, fonds de rias, où l'on pouvait facilement échouer les barques à l'abri du vent et de la mer, il n'était pas nécessaire qu'il y ait agglomération pour qu'il y eût armement et c'est pourquoi d'ailleurs beaucoup de ports cités sont pratiquement impossibles à localiser exactement ».

36 Michel Bochaca et J.-L. Sarrazin (dir.), *Ports littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2007 ; Jean-Pierre Leguay, *Un réseau urbain au Moyen Âge. Les villes du duché de Bretagne aux xiv<sup>e</sup> et xv<sup>e</sup> siècles*, Paris, Maloine, 1981.

Au cours du xvii<sup>e</sup> siècle, la nouvelle économie d'échanges est portée par le grand négoce portuaire urbain. Un certain nombre de ports deviennent des pôles de commandement et des centres d'impulsion du commerce mondial, tout en captant les principaux flux du commerce intra-européen, le désenclavement européen accompagnant ce désenclavement planétaire. Si le tonnage des caboteurs reste modeste, la jauge des flottes atlantiques ne cesse de croître, ce qui ne va pas sans poser des problèmes d'accès exigeant des réponses au niveau des balisages, de l'éclairage (tours à feu, pieux, fanaux) et des améliorations des chenaux, avec le développement des fonctions d'avant-ports<sup>37</sup>. Paradoxalement, dans ces grandes villes-ports, l'aménagement est plus urbain que portuaire. Il n'y a pas d'architecture portuaire propre, même si les cales, quais et jetées sont de plus en plus fréquents. Même les chantiers de construction ne marquent pas fondamentalement le paysage. Leur infrastructure est modeste, et leurs inventaires font davantage apparaître la valeur des matières premières et des outils que celle des équipements. Le port se fond dans la ville. Les quais sont le plus souvent des quais obliques. Les navires ne peuvent accoster et doivent rester au mouillage bord à bord. Un système de navettes, d'allèges, complété par une manutention à bras ou par charroi, dessert des zones de stockage sur les quais et surtout vers les magasins et chais des *counting houses* des négociants qui constituent un front de mer ou plutôt de rivière, à l'exemple des Chartrons à Bordeaux ou de la Fosse à Nantes. La métamorphose de la ville-port relève plus de l'embellissement et du développement de l'espace urbain, fruit de l'investissement privé, que de l'aménagement portuaire<sup>38</sup>. Certes, il existe des contre-exemples, comme à Marseille et à Lorient<sup>39</sup>. Dans la première, la chambre de

37 Jean-Christophe Fichou (dir.), *Phares. Histoire du balisage et de l'éclairage des côtes de France*, Douarnenez, Le Chasse-marée/Ar Men, 1999.

38 Jacques Decoux, « Lecture de l'architecture rouennaise au xix<sup>e</sup> siècle », dans Éric Wauters (dir.), *Les Ports normands, un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Publications de l'université de Rouen, 1999, p. 53-75.

39 Charles Carrière, *Négociants marseillais au xviii<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, 2 vol. ;

commerce s'est dotée d'un véritable outil portuaire et dans la seconde, la Compagnie des Indes, parapublique, a construit une véritable cité marchande maritime. Invoquer les bassins à flot du Havre et de Dunkerque, c'est oublier qu'ils sont le résultat de l'initiative de l'État. Le nouveau discours sur le littoral est sans ambiguïté : l'État doit le contrôler, car il est en fait un espace stratégique comme frontière et comme point d'appui de sa politique de projection océanique, qu'elle soit militaire ou marchande. Il en résulte une militarisation accrue du littoral, certes à travers les fortifications, mais – et c'est nouveau – avec de grands équipements militaires portuaires. D'ailleurs, le choix se porte sur des sites en eau profonde pour limiter les aménagements. Leur double dimension portuaire et industrielle pour la construction de flottes spécialisées de gros tonnage en fait de gros consommateurs d'espaces littoraux avec des équipements à la mer, comme les bassins et les cales, et des ateliers de production, d'autant que ces implantations parfois *ex nihilo* s'accompagnent de créations urbaines. Dès cette époque, la géographie portuaire constitue la première étape d'un aménagement plus marqué de l'environnement littoral.

#### La maritimisation et l'impact sur les avant- et arrière-pays

##### L'épuisement des ressources halieutiques et la sensibilisation des autorités

La question de l'épuisement des ressources en général nous est aujourd'hui familière. Mais la raréfaction actuelle de la ressource halieutique autour de laquelle se focalisent les incompréhensions entre les autorités politiques, scientifiques et professionnelles, les quotas de pêche, la réduction des flottes, la recherche d'alternatives dans les ressources éphémères des poissons de grands fonds, le développement controversé des piscicultures marines, la consommation du poisson et des produits de la mer ont un écho chez les historiens qui ont renouvelé les travaux sur la succession de modèles halieutiques, démontrant que la recherche de nouvelles ressources constitue la forme de résilience mise en

---

G. Le Bouëdec, « Les hommes de Gabriel à Lorient, Louis de Saint-Pierre et les Guillois », dans Hélène Rousteau-Chambon (dir.), *Jacques V Gabriel et les architectes de la façade atlantique*, Paris, Picard, 2004, p. 135-143.

œuvre par le monde des pêches depuis des siècles<sup>40</sup>. Néanmoins, comme le constatent Paul Holm, Tim D. Smith et David Starkey en 2001, lors du lancement du programme mondial, conçu pour dix années, intitulé *History of Marine Animal Population*, les études halieutiques menées par les historiens sont encore insuffisantes, même si avant 1750 les données sérielles font défaut<sup>41</sup>. Un numéro de la *Revue d'histoire maritime*<sup>42</sup> dresse un panorama renouvelé des pêches atlantiques du Néolithique à nos jours. Il met aussi l'accent sur la raréfaction de la ressource dans l'Atlantique nord au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'enquête de Le Masson du Parc sur le littoral français pour évaluer les flottes de pêche et leurs techniques stigmatise les effets immédiats et à long terme des dreiges et des filets traînants et réprime ces pratiques de pêche, qui portent atteinte au renouvellement de la ressource. Selon Marc Pavé, depuis Le Masson du Parc jusqu'à Chardon, c'est toujours la même rhétorique de la surexploitation qui est déployée pour expliquer les variations conjoncturelles des prises, à savoir dénoncer les pratiques et les techniques des pêcheurs, et opposer une réglementation restrictive et des préconisations sur les bonnes techniques de pêche comme le recommandait le juriste Joseph Nicolas Guyot en 1784-1785 :

Le meilleur moyen d'améliorer la pêche et d'en corriger les abus étant d'empêcher qu'on ne pêche le frai et les poissons du premier âge, le souverain a jugé qu'on ne pouvait mieux remplir ces objets qu'en réglant

40 Deux journées d'étude se sont déroulées à Aix-Marseille en 2011 (en mai : « Nouritures portuaires », journée organisée par Madeleine Ferrières ; en octobre : « Poisson du marché, marché du poisson », organisée par Daniel Faget) et, en 2013, le CTHS a organisé une grande manifestation scientifique sur l'alimentation et la consommation, dont une session a été consacrée à celles du poisson.

41 Le programme *Census of Life*, multidisciplinaire et international, vise à accroître les connaissances sur la diversité, la distribution et l'abondance de la vie marine dans les océans. Sa coordination est assurée par le projet *History of Marine Animal Populations*, piloté par les universités de Hull et du New Hampshire. Les travaux de l'Association pour l'histoire de la pêche dans l'Atlantique nord (NAFHA, North Atlantic Fisheries History Association) et sa revue *Studia* ont contribué à la diffusion des travaux. Voir aussi Paul Holm, Tim D. Smith et David Starkey (dir.), *The Exploited Seas: New Directions for Marine Environmental History, Research in Maritime History*, 21, 2001.

42 *Revue d'histoire maritime*, 15, « Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours », dir. G. Le Bouëdec et T. Sauzeau, Paris, PUPS, 2012.

la maille et l'usage des filets ou engins qui peuvent être employés à la pêche<sup>43</sup>.

L'enquête de Le Masson du Parc fait écho aux résultats des travaux de Ransom A. Myers sur les pêcheries de Terre-Neuve du xvii<sup>e</sup> au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle<sup>44</sup>. Mesurée au nombre de prises par individu, la réussite des pêcheurs installés entraîne un accroissement des arrivées de nouveaux pêcheurs, et la pêcherie terre-neuvienne, du fait de la surexploitation, bascule dans une situation de déséquilibre bio-économique pendant tout le xviii<sup>e</sup> siècle, ce qui détermine une expansion-report des pêcheries du rivage et des bancs vers le Labrador, avec, sur le long terme, des conséquences négatives sur les stocks morutiers<sup>45</sup>. Citant les travaux d'Alfred Crosby, Amélia Polónia souligne que la croissance de la demande touche d'autres espèces de poissons (comme le saumon, dont les prélèvements dans les pêcheries d'estuaire sont aggravés par le fléau du braconnage), et d'animaux : les otaries pour les peaux, le castor pour la fourrure mais aussi des baleines blanches puis des cachalots (huiles pour l'éclairage urbain), dont le déplacement des zones de pêches est révélateur de la prédation : des côtes du Spitzberg au Groenland et aux eaux de l'Atlantique.

La question de la ressource est au cœur des travaux des chercheurs des universités de Méditerranée. Dans un ouvrage récent, Daniel Faget aborde la question fondamentale de l'épuisement précoce de la ressource dans le golfe de Marseille, et présente dans la durée l'ensemble des pièces d'un dossier en convoquant les sources savantes et scientifiques

43 Marc Pave, « L'épuisement présumé des ressources dans la politique de la pêche côtière en France (fin xvi<sup>e</sup>-milieu xix<sup>e</sup> siècle) », dans Jean Chaussade et Jacques Guillaume (dir.), *Pêche et aquaculture. Pour une exploitation durable des ressources vivantes de la mer et du littoral*, Rennes, PUR, 2006, p. 115-124. Joseph Nicolas Guyot, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, canonique et bénéficiale*, Paris, Visse, t. XIII, 1984-1985, p. 38.

44 Ransom A. Myers, « Testing Ecological Models: The Influence of Catch Rates on Settlement of Fishermen in Newfoundland, 1710-1833 », dans P. Holm *et al.*, *The Exploited Seas*, *op. cit.*, p. 13-30.

45 France Normand, « L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'Est du Canada », *Revue d'histoire maritime*, 10-11, 2010.

aux côtés des sources professionnelles<sup>46</sup>. Au lendemain de la peste de Marseille (1720), la communauté catalane, qui s'installe dans le golfe, introduit la pêche à la palangre, une innovation bien adaptée à la demande croissante d'un marché en pleine expansion. Dans un premier temps, au XVIII<sup>e</sup> siècle, cette intrusion étrangère est source d'un conflit durable entre la prud'homie qui exerce sa juridiction sur les pêches dans « les mers de Marseille » et ces Catalans qui refusent de se plier à ses règles. Dans un second temps, c'est la prise de conscience de la raréfaction de la ressource qui est précoce si l'on prend comme référence la mise à son concours annuel par l'Académie de Marseille, en 1768, du sujet suivant : « Les causes de la diminution de la pêche sur les côtes de Provence et les moyens de la rendre plus abondante ». Le mémoire du père Paul Antoine Menc est une réponse argumentée, mais qu'il ne faut pas isoler des travaux des naturalistes et des collectionneurs, véritables précurseurs d'une école océanographique marseillaise. Le père Menc dénonçait déjà la surpêche et l'impact du développement urbain et industriel.

#### La première mondialisation et l'exploitation des ressources des arrière-pays

##### La demande extérieure et l'évolution des agricultures des arrière-pays littoraux

Les membres de la juridiction consulaire de Bordeaux, dans un mémoire adressé au roi et daté du 31 décembre 1788, donnent une excellente définition de la mondialisation des échanges :

On ne peut se dissimuler le pouvoir du commerce, c'est lui qui a fait descendre des forêts entières sur l'empire des mers, c'est lui qui a comblé l'abîme qui sépare les deux mondes, c'est lui qui a créé ces villes florissantes qui couronnent les montagnes de l'Amérique, c'est lui, Sire, qui porte la gloire de votre nom jusqu'à l'extrémité de l'univers [...], c'est par lui que les richesses du sol des colonies, sans cesse productif, refluent vers la métropole et servent à maintenir la gloire et la puissance de votre empire<sup>47</sup>.

46 Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2011.

47 AD Paris D1 B6-1, fol.30, cité par André Catrou, *Les Élités consulaires au XVIII<sup>e</sup> siècle : d'une approche globale à l'étude des cas de Vannes, Morlaix, Caen, Alençon*, thèse sous la dir. de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2013, p. 541.

Les systèmes atlantiques ont d'abord pesé sur l'accroissement quantitatif et qualitatif de la demande en produits agricoles et en matières premières sur le territoire européen, la mondialisation s'accompagnant d'un désenclavement européen.

**L'extension des vignobles pour la distillation au détriment des cultures céréalières**

La demande étrangère en vin et en eau de vie pousse au développement et finalement à une reconfiguration du vignoble national parfois aux dépens des surfaces céréalières.

**L'extension du cépage de gros-plant dans les vignobles nantais et insulaires atlantiques**

À la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, l'intendant Béchameil de Nointel relève que « depuis plusieurs années, on a planté beaucoup de vignes en Bretagne<sup>48</sup> ». Roger Dion indique que les autorités interviennent pour éviter une trop grande extension de ce vignoble, qui se fait au détriment des surfaces emblavées productrices de céréales, avec comme conséquences la baisse de la production de grains et des poussées inflationnistes :

Les défenses de planter des terres en vignes dans la Bretagne et surtout dans l'étendue du pays nantois ont été faites par ordre du roi et la raison en été que les habitants de ce pays là, voyant que le commerce des vins et eaux de vie était avantageux, ne semoient presque plus de blé, ce qui faisait deux effets fâcheux : l'un que les grains y devenaient fort chers et manquoient souvent, l'autre que les vins et eaux de vie d'Anjou, qui est une province taillable, ne s'envoient plus par mer<sup>49</sup>.

Cette régression de la céréaliculture au profit de la viticulture se fait sous la pression de la demande hollandaise. L'intendant Béchameil de Nointel note que les vins ne sont pas de grande qualité, qu'il s'agit d'une production destinée à la distillation en eau de vie. Les Hollandais

48 Roger Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au xix<sup>e</sup> siècle* [1959], Paris, Flammarion, 1977, p. 456.

49 *Ibid.*

favorisent les plantations de cépage de gros-plant de qualité médiocre, mais dont le rendement est élevé, soit 50 à 60 hectolitres à l'hectare contre 35 à 40 pour le muscadet : abondance et bon marché constituent les atouts de ce vin. Les régions salicoles se sont orientées également vers cette production destinée à la distillation, notamment dans les îles d'Oléron, Noirmoutier et Ré. Malgré l'importance du marché national à travers les cargaisons et l'avitaillement des flottes coloniales, la production des vignobles nantais et d'Aunis reste dépendante du marché du Nord. Or, à partir des années 1760, les flottes de la Flandre impériale et des Provinces-Unies sont progressivement remplacées, sur les liaisons de grand cabotage, par celles des villes hanséatiques (Lübeck), puis par celles des pays scandinaves, Suède (Stockholm et Göteborg) et Danemark (Copenhague). Or cette reconfiguration du marché et des échanges s'accompagne d'une plus grande irrégularité, puis d'une baisse des exportations des eaux-de-vie, à partir des années 1770, provoquant une surcapacité des vignobles.

#### « De la vigne complantée à la vigne épaisse » du littoral méditerranéen

Le développement du vignoble se lit, de la même manière, dans le paysage agricole provençal. René Baehrel écrit que « pour bien des localités, et surtout pour celles qui se trouvaient dans la partie orientale de la Basse-Provence, la production principale n'est plus celle du blé<sup>50</sup> ». Surtout, les conditions de production évoluent. La vigne est traditionnellement « complantée » avec des céréales et des arbres fruitiers, comme les oliviers. Traitée comme une culture dérobée, elle est placée en files, séparées par des « ouillères » de 3 mètres de large de terres labourées et portant des grains, des légumes ou des fruits. Devenue une culture spéculative, elle acquiert son autonomie, disposant d'espaces propres en « vignes épaisses » près de Toulon et dans la presque île de Saint-Tropez, où elle occupe 80 % du terroir.

Invoquer la dynamique régionale (la demande de Marseille, de la ville-port militaire de Toulon et au-delà, et des cités littorales de Gênes

50 René Baehrel, *Une croissance : la Basse-Provence rurale (fin du XVI<sup>e</sup> siècle-1789). Essai d'économie historique statistique*, Paris, SEVPEN, 1961, p. 91.

et Livourne) n'est pas suffisant pour comprendre la croissance du vignoble méditerranéen. En effet, vins et eaux-de-vie s'insèrent dans les échanges intra-européens avec souvent des prolongements sur les routes du commerce colonial. Ainsi, le développement du vignoble languedocien et toulonnais doit-il beaucoup, comme celui des vignobles nantais et insulaires, à la demande hollandaise. Mais dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, plus précisément vers 1770, l'extension du vignoble est liée à une reconfiguration des échanges avec le Nord de l'Europe. Pierrick Pourchasse met en parallèle la baisse des exportations bordelaises vers l'Europe du Nord et baltique avec la hausse de celles des vins du Languedoc (des picardans, cépages produisant du muscat), qui devient le second centre exportateur français, d'après les comptes du Sund<sup>51</sup>. Ce sont les Suédois qui sont les premiers acheteurs de produits languedociens, avec, selon Pourchasse, 30 % des expéditions vers la Baltique entre 1783 et 1788, notamment vers le port de Stettin. Ces produits viticoles méditerranéens, exportés par le port de Sète, sont moins chers que les vins du Bordelais. En fait, les vins languedociens s'intègrent dans l'organisation des échanges scandinaves avec l'Europe du Sud. Leur chargement constitue un fret de retour, après déchargement des cargaisons-aller dans les ports de Marseille, Toulon, Livourne et Gênes. Ainsi, le déplacement de la demande en faveur du vignoble languedocien et au détriment de celui du Bordelais relève moins de la qualité du produit que d'une reconfiguration des échanges. La substitution partielle des Suédois aux Hollandais dans les circuits des échanges avec l'Europe du Sud s'accompagne d'un déplacement du centre de gravité de ceux-ci vers la Méditerranée occidentale. Les Suédois, et plus globalement les Scandinaves qui fréquentent les ports méditerranéens, préfèrent y charger les vins et le sel plutôt que de faire une nouvelle escale à Bordeaux<sup>52</sup>.

51 Pierrick Pourchasse, *La France et le commerce de l'Europe du Nord au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse sous la dir. de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2003, p. 336.

52 Jean-Claude Gausse, « Un aspect du commerce maritime au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par les bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre des espaces atlantiques*, 3, 1987, p. 89.

## Les greniers à grains

### La fragilité du système céréalier vannetais

Le golfe du Morbihan offre l'exemple du développement d'une économie céréalière spéculative au XVIII<sup>e</sup> siècle. Timothée Le Goff a parfaitement défini le modèle vannetais :

Le Vannetais du XVIII<sup>e</sup> siècle ressemblait, à plus d'un égard, à ces pays en voie de développement, qui de nos jours dépendent de l'exportation d'un seul produit agricole. Comme dans ces pays, ceux qui surent en profiter furent surtout les négociants les plus prospères, les paysans aisés, les rentiers du sol, ceux qui en général détenaient des stocks de céréales<sup>53</sup>.

106

Un microcapitalisme local s'est ainsi construit autour de Vannes, qui bénéficie régulièrement d'excédents de gros froment cultivé sur la côte et de seigle qui provient des paroisses plus éloignées du littoral. Les marchés préférentiels sont dans le golfe de Gascogne, parfois au Portugal et en Espagne, éventuellement en Méditerranée occidentale, mais le premier marché vannetais est sans aucun doute Bordeaux. Il représente 64 % des exportations du plus gros négociant de la place, Advise-Desruisseaux<sup>54</sup>. Pour répondre à l'appel des marchés bordelais et nord-ibérique, Vannes peut tableur sur une disponibilité d'exportation de 4 à 5 000 tonnes, soit un chiffre d'affaires de 800 000 à 1 000 000 de livres tournois, avec quelque marge de progression. Mais cette mono-activité céréalière fragilise le Vannetais, comme le souligne son subdélégué en 1758 :

Quand les débouchés manquent, les plus riches se trouvent dans une espèce d'indigence [...] car quoique le plus ou moins de production doive s'influer sur le prix de cette denrée, c'est moins cette circonstance qui y contribue que le plus ou moins d'exportation<sup>55</sup>.

53 T. J. A. Le Goff, *Vannes et sa région. Ville et campagne dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Loudéac, Y. Salmon, 1989, p. 30.

54 Magali Barthélemy, *Ignace Advise-Desruisseaux. Itinéraire d'un négociant vannetais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise sous la dir. de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2002.

55 T. J. A. Le Goff, *Vannes et sa région*, *op. cit.*, p. 297.

Nous possédons quelques indicateurs de l'impact socio-économique du *boom* des exportations dans les années 1750-1770. Les prix du grain vannetais s'envolent (+ 30 % entre 1764 et 1775). Il en résulte une faim de terres qui, dans ce pays du domaine congéable, se traduit par une hausse des expulsions de 1767 à 1777. De la même manière, dans cette région de fortes propriétés nobles, les achats de la bourgeoisie négociante mordent quelque peu sur la propriété foncière noble, qui reste globalement indemne. Le domaine congéable est sans doute un frein à l'accroissement de l'achat bourgeois, mais les rentes et les impôts rattrapent la hausse des prix vers 1772, et les grains vannetais ne sont plus concurrentiels sur le marché bordelais. La seule ressource du Vannetais était la terre. Elle permettait une accumulation intermittente de capitaux.

L'itinéraire du négociant Advise-Desruisseaux permet de souligner la fragilité de ce système. Desruisseaux est au cœur d'un système spéculatif céréalier qui mobilise l'ensemble du microcapitalisme vannetais, négociant et foncier, et les différentes composantes de l'élite locale, mais qui est très dépendant de ses correspondants bordelais (qui lui font des avances de trésorerie) et de la banque parisienne Julien<sup>56</sup>. La double faillite de Desruisseaux casse le système vannetais, d'autant que la conjoncture favorable à la spéculation commerciale céréalière évolue au début des années 1770. L'illusion d'un capitalisme vannetais fondé sur le commerce des grains semble alors prendre fin. La flotte de cabotage vannetaise devient une flotte de service, dont l'existence n'est plus véritablement portée par les capacités de chargement de l'arrière-pays.

**Le pays marandais : un port de campagne porté par un grenier céréalier  
développé par la seigneurie d'Aligre sur des marais asséchés**

Le pays marandais a été forgé par les dessiccateurs dès l'époque médiévale, mais plus fortement au XVII<sup>e</sup> siècle et surtout dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, sous l'impulsion conjuguée de l'État et

56 T. J. A. Le Goff, « Un marchand de grains vannetais au XVIII<sup>e</sup> siècle : Ignace Advise-Desruisseaux », *Bulletin mensuel de la Société polymathique du Morbihan*, 1972, p. 92-122.

des D'Aligre. La nouvelle économie des marais devient alors celle d'un terroir en plein essor démographique et économique, s'appuyant surtout sur les excédents céréaliers, de l'ordre de 300 à 400 000 quintaux, qui s'expliquent par des rendements élevés sur des terres particulièrement favorables. Marans est un port de campagne, entrepôt de grains, mais aussi de farine, car près de 500 moulins sont répertoriés dans l'arrière pays, avec La Mothe-Saint-Héray comme centre de la mouture. Ce sont des grappes de petites unités de 3 à 4 tonneaux pouvant naviguer jusqu'à Fontenay et Niort qui descendent les grains et la farine jusqu'à la halle du minage de Marans, avant leur exportation par des caboteurs vers les ports de la façade atlantique<sup>57</sup>.

108

#### De la gestion des ressources nationales aux réservoirs de matières premières des pays du Nord de l'Europe

Les ports du grand commerce américain ou asiatique et les ports-arsenaux sont des ports de construction navale et d'armement qui absorbent des flux de *naval stores*. La demande au-delà du Sund s'est manifestée dès le xvi<sup>e</sup> siècle de la part des pays ibériques, puis elle a explosé aux xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles avec le développement du grand commerce colonial des pays du Nord-Ouest et la création des marines de guerre. Une gestion des ressources nationales<sup>58</sup> par l'administration des Eaux et Forêts et de la Marine, à l'instar de l'œuvre de Colbert, fait dire à Daniel Dessert que le recours aux ressources du Nord est un succédané limité sous Louis XIV. Les travaux d'Andrée Corvol, qui dirige le groupe de recherche sur les forêts, permettent d'aller plus loin

57 Laurent Marien, *Territoires, pouvoirs et sociétés. La ville de Marans et son pays (1740-1789)*, thèse sous la dir. de Jacques Péret et Dominique Guillemet, Université de Poitiers, 2012.

58 Paul Bamford, *Forests and French Sea Power (1660-1789)*, Toronto, University of Toronto Press, 1956 ; Jean Boissière, « Un mode original de circulation marchande : le flottage », dans Denis Woronoff (dir.), *La Circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1998, p. 33-52. Voir aussi David Plouviez, *De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au xviii<sup>e</sup> siècle*, thèse sous la dir. de Martine Acerra, Université de Nantes, 2009.

sur cette question<sup>59</sup>. La thèse récente de David Plouviez montre qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle la Marine a fait le choix d'une exploitation intensive de ses propres arrière-pays jusqu'à l'épuisement, et qu'il faut élargir à l'industrie métallurgique cette sollicitation des matières premières ; ensuite que, contrairement à l'Angleterre et à l'Espagne, elle a négligé le recours au domaine colonial. Néanmoins la route de la Baltique est incontournable à l'échelle européenne pour se procurer ces matières premières, et c'est ce qu'a parfaitement démontré Pierrick Pourchasse.

#### L'indispensable taïga scandinave, polonaise et russe

Voici un exemple pour illustrer l'obligation de la route du nord. Le défi que constitue l'approvisionnement en bois de construction des ports d'envergure mondiale que sont Nantes, Lorient et Brest est relevé, d'une part, en mobilisant le plus possible les ressources bretonnes et ligériennes, déjà soumises au droit de préemption de la Marine royale, d'autre part en ayant de plus en plus recours à celles des pays riverains de la Baltique. La cartographie régionale du bois de feuillus ne cesse de s'élargir, gagnant bientôt 25 massifs forestiers en ce qui concerne la Bretagne. C'est un processus classique. La déforestation commence à proximité du littoral avant de gagner les zones rurales de l'intérieur<sup>60</sup>. Elle révèle ce que l'ordonnance de Colbert prévoit pour les fournitures de bois de marine, c'est-à-dire être à moins de six lieues d'une rivière navigable et moins de quinze lieues du littoral. Mais c'est Pierrick Pourchasse qui montre comment, entre les décennies 1720-1730 et 1748-1768, les apports en provenance des pays de la Baltique explosent vers Nantes (x 3), Lorient (x 5), Brest (x 8) depuis les grands ports fournisseurs de bois – Riga, Dantzig et Stettin – et un nombre croissant de ports de chargement des rives sud et ouest de la Baltique<sup>61</sup>.

59 André Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999.

60 Amélia Polónia indique que devant la déforestation littorale provoquée par la demande des chantiers de construction, une loi est prise en 1565 pour envisager des plantations d'arbres dans les zones en friches, mais la déforestation se déplace vers les zones rurales de l'intérieur.

61 Pierrick Pourchasse, *Le Commerce entre la Baltique et la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle (1720-1730, 1748-1758)*, mémoire de DEA sous la dir. de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 1997 ; Hiro Kimizuka et G. Le Bouëdec, « L'économie atlantique et

En effet, les ressources des forêts du Nord sont indispensables. Les exportations de bois ne cessent de croître à partir du milieu du xvii<sup>e</sup> siècle, passant de 6 millions de pièces en 1680-1690 à 27,7 millions en 1760-1770 et 37 millions en 1770-1780. Les ressources en feuillus pour les bois de coque ou en résineux pour les superstructures (mâts et vergues) et les bordages intérieurs sont très sollicitées. Les bois sont livrés sous trois formes distinctes, des bois simplement équarris (*balken* ou *balk*), des bois sciés en planches (madriers), et des mâts. Longtemps la Norvège est la source essentielle d’approvisionnement de l’Angleterre, du fait de la proximité et de l’abondance des différents espaces. Il existe même un important *smooglage* entre les côtes de Norvège et l’Angleterre sur des navires danois et norvégiens. La zone d’importation préférentielle est située en Norvège du Sud, dans les régions d’Akerthus et de Christianssund, là où se concentre l’industrie des scieries norvégiennes. Dans le dernier quart du xviii<sup>e</sup> siècle, la forte croissance des besoins anglais entraîne un redéploiement de la demande anglaise sur la Baltique, aggravant la pression sur Memel, Saint-Pétersbourg, Viborg et Riga, qui est le port d’exportation par excellence des grandes mâtures.

Provinces-Unies, Angleterre, France sont aussi les gros clients des sous-produits du bois. La cendre et les potasses, wedasses qui résultent de la combustion, sont à usages multiples : blanchiment des toiles, teintures, savons mous, fabrication du verre. Elles sont exportées par les ports de Dantzig, Königsberg, Riga, Stockholm et Saint-Pétersbourg. Les goudrons et les brais sont des sous-produits de la combustion. Si le goudron sert à calfater les coques, à protéger et imperméabiliser les bois, le brai est utilisé dans la fabrication des cordages qu’il protège de la pourriture. Aux xvi<sup>e</sup> et xvii<sup>e</sup> siècles, les barils sortent de Prusse et de Livonie. Au xviii<sup>e</sup> siècle, les approvisionnements sont issus, d’une part, de Finlande et de Botnie, *via* Viborg et Stockholm, d’autre part de Suède du Sud, par Kalmar et Göteborg.

---

la reconfiguration des échanges intermédiaires sur la façade atlantique (milieu xvii<sup>e</sup>-milieu xviii<sup>e</sup>) : circuits et acteurs », dans Guy Saupin (dir.), *Africains et Européens dans le monde atlantique (xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, PUR, 2014.

Mais le bois est aussi le combustible nécessaire à la production métallurgique. La route du fer en barres prend naissance en Suède, notamment dans le district minier de Bergslagen. La Suède est le premier producteur de fer du Nord. La croissance des exportations est régulière jusque dans les années 1720 où s'affirme progressivement le fer russe. Il s'agit de la production métallurgique de l'Oural qui s'exporte par Saint-Pétersbourg. Le cuivre, dont la consommation ne cesse d'augmenter, du fait notamment du doublage en cuivre des navires, vient également de Suède, même si au XVIII<sup>e</sup> siècle la Norvège prend de l'importance<sup>62</sup>.

#### De la déforestation aux mesures de régulation de l'exploitation

Or ce développement, suscité par une demande qui explose, mais qui est largement intégrée dans la politique industrielle et commerciale des pays de la Baltique, va exiger de mettre en place une politique restrictive pour protéger les ressources naturelles. En Norvège, la monarchie danoise doit bloquer les exportations de bois de chêne et fixer des quotas pour les fournitures de planches. Malgré tout, au XVIII<sup>e</sup> siècle, la forêt norvégienne est incapable de fournir les bois hauts de qualité supérieure : un indice qui confirme le recul de la participation de la Norvège au commerce du bois. Ces difficultés touchent également les pays de la Baltique occidentale, sollicités aussi très tôt, comme le montre le trafic du port de Dantzig<sup>63</sup>. Le premier port fournisseur de l'Eastland Company au début du XVII<sup>e</sup> siècle voit son trafic touché par la réduction de la ressource consécutive à la surexploitation des forêts de la Vistule. Memel, en Prusse orientale, va alors s'affirmer au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les ressources de la forêt russe semblent sans limite, comme celles de l'immense arrière-pays du port de Riga, qui domine le commerce du bois de construction. Pourtant, en 1756, la tsarine Catherine II interdit à l'autre grand port balte, Narva, d'exporter pour lutter contre la

62 G. Le Bouëdec, « Produits vivriers et matières premières dans le développement du cabotage en Europe atlantique (de la péninsule Ibérique à l'Europe du Nord), xv<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècle », dans Simonetta Cavaciocchi (dir.), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, Secc. XIII-XVIII*, Firenze, Istituto internazionale di storia economica F. Datini, 2006, p. 267-285.

63 P. Pourchasse, *La France et le commerce de l'Europe du Nord, op. cit.*, p. 61.

déforestation et l'épuisement de la ressource, le lobby du bois arrachant néanmoins un quota annuel. Mais ces mesures restrictives profitent à Saint-Pétersbourg et Memel.

Dès qu'une zone s'épuise, l'exploitation se déplace vers d'autres espaces, c'est ce que l'on constate aussi pour les forges de Suède. Le district minier de Bergslagen est une immense forge qui dispose de minerai de fer, de cours d'eau et de forêts. Devant son développement, en 1636, une ordonnance suédoise interdit – mais en vain – toute nouvelle implantation pour éviter l'éradication de la forêt. Dans les faits, on assiste progressivement à une délocalisation des forges, car les producteurs de fer sont prêts à installer leurs forges à des centaines de kilomètres pour disposer de la ressource en charbon de bois, comme dans le Värmland, dans l'arrière-pays de Göteborg. L'encadrement de la production en Suède, par un office du fer, qui contraint les producteurs à s'organiser en plafonnant la production, en 1730, à 46 650 tonnes, a surtout pour but d'éviter l'effondrement des prix en raison de la montée en puissance de la production russe. En effet, le fer russe est produit à bon compte en Oural par des entreprises aux mains de l'État et de quelques grandes familles disposant de ressources illimitées et d'une main-d'œuvre servile, qui compense les coûts élevés du transport, lequel se compte en mois vers Saint-Pétersbourg. Le prix de ce fer est d'autant plus compétitif que son coût de transport maritime est réduit, puisqu'il est souvent utilisé comme lest sur les gros porteurs qui mettent le cap vers l'Europe occidentale.

112

#### **Le bouleversement des échanges ultramarins et des espaces agricoles : des pistes à développer**

S'inspirant des travaux d'Alfred Crosby, Amélia Polónia montre comment les ports du grand commerce sont les plaques tournantes d'une dissémination à grande échelle d'animaux, de plantes, de semences mais aussi de bactéries, de virus et de maladies qui déclenchent des processus environnementaux incontrôlés<sup>64</sup>. L'arrivée du café, du cacao,

---

64 Alfred Crosby, *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe, 900-1900*, New York, Cambridge University Press, 2<sup>e</sup> éd., 2009; Catherine Soubeiroux-Cartigny,

du tabac, du thé, des pommes de terre, des tomates et du riz changent les habitudes de consommation, tandis que d'autres produits, comme le coton, l'indigo, le bois du Brésil ou la cochenille, ont un impact sur l'industrialisation européenne. Mais pour répondre à la demande européenne grandissante, les productions agricoles – sucre, café, cacao, tabac, thé, riz – deviennent des monocultures qui sont transplantées là où elles n'avaient jamais existé, repoussant les cultures vivrières. Crosby défend l'idée que la dimension environnementale du colonialisme est plus importante que n'importe lequel de ses autres aspects.

Cette présentation a pour seul but de montrer que les études portuaires sont essentielles pour comprendre les premières étapes de ce processus de transfert. Quoi de plus symbolique que la migration du café asiatique, après les greffes réussies du moka à Java et Bourbon, *via* les jardins botaniques de ports européens, aux Antilles ? Dans ces conditions, on voit bien qu'Amélia Polónia, qui a dirigé avec Maria Fusaro un ouvrage intitulé *Maritime History as Global History*, a été sensible aux travaux de Joachim Radkau, qui considère que l'approche environnementale est la clef d'une *Global History* renouvelée<sup>65</sup>.

#### ENTRE L'HISTOIRE DU RISQUE ET CELLE DES FAITS MARITIMES EXTRÊMES, QUELLE PLACE POUR LES HISTORIENS ?

La multiplication des faits maritimes à caractère météorologique extrême, dès avant Xynthia (2010), nous a conduits à réfléchir à cette question, d'autant que nous mesurons que cette thématique de défense du littoral était complètement investie par toutes les autres disciplines des sciences dures et des sciences humaines. Mais quels objectifs les

---

*Tempêtes sur les côtes du Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, Ponts et Chaussées et entrepreneurs face à l'océan au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse sous la dir. de G. Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, juin 2018.

65 *Research in Maritime History*, 43, « Maritime History as Global History », dir. Maria Fusaro et A. Polónia, 2010 ; Joachim Radkau, « Für eine grüne Revolution im Geschichtsunterricht, – für eine Historisierung der Umwelterziehung : zehn Thesen », *Geschichte in Wissenschaft und Unterricht*, 54, 2003/11, p. 644-657 ; Shepard Krech III, John Robert McNeill, Carolyn Merchant (dir.), *Encyclopedia of World Environmental History*, New York, Routledge, 2004, 3 vol.

historiens pouvaient-ils envisager de poursuivre? Aborder les sociétés littorales face au fait maritime<sup>66</sup>, pour être en phase avec ce qu'écrivait René Favier: « l'étude des catastrophes naturelles offre aux historiens une entrée globale de la compréhension des sociétés »? En fait, se trouve posée la question des impacts protéiformes des activités humaines sur l'espace marin et littoral, et des effets des phénomènes naturels sur la société littorale et maritime – et surtout de la capacité de réaction des communautés littorales.

#### Histoire maritime, histoire du risque, histoire des crises et des ruptures

114 Mathias Tranchant, dans l'introduction du 9<sup>e</sup> numéro de la *Revue d'histoire maritime* intitulé « Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge », définit le périmètre conceptuel et opérationnel du risque littoral et maritime distinguant les risques naturels sur le littoral et en mer, des risques liés aux effets collatéraux des conflits maritimes.

#### La fureur des éléments en mer sur le littoral

La question des naufrages bénéficie d'un certain renouvellement à travers, d'une part, une recherche qui essaie d'atteindre, au-delà de l'erreur humaine et des conditions météorologiques, le processus cumulatif qui mène au naufrage et qui inclut l'état du bâtiment, les limites des techniques de construction navale, les faiblesses de l'équipage, d'une part, et d'autre part l'émergence d'un sauvetage en mer, même si la loi n'impose qu'un bon accueil aux naufragés sans inciter à se porter à leur secours et qu'une certaine forme, légalisée, de pillage peut pousser à une intervention marquée par la compassion<sup>67</sup>.

---

66 G. Le Bouëdec et Catherine Soubeiroux-Cartigny (dir.), « De l'histoire de l'environnement à l'histoire des environnements littoraux », journée de recherche, Université de Bretagne-Sud, novembre 2010.

67 Sylvain Coindet, « Les naufrages sur l'île de Sein au XVIII<sup>e</sup> siècle : une lente évolution vers le sauvetage », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 113, 2006/1, p. 87-109 ; « Le sauvetage en mer des biens et des personnes au XVIII<sup>e</sup> siècle au large du littoral sud de la Bretagne : entre législation, impuissance et adaptation », intervention au cours du colloque « Le Sauvetage et la sécurité en mer. Du phare d'Alexandrie au satellite » (Royan, 15-17 juin 2011).

Les difficultés des communautés littorales se lisent surtout dans les travaux consacrés aux risques de submersion par la mer et par le sable. En effet, il serait erroné de penser, comme le souligne Alain Cabantous, que les zones littorales sont nécessairement des espaces agricoles privilégiés. Surtout, il faut se garder de penser que les amendements marins font partout des miracles, car le profil du trait de côte et l'océan peuvent être hostiles. Les vents, qui privent les paroisses littorales de ressources en bois et poussent les sables et dunes qui envahissent les champs, les inondations consécutives aux tempêtes et aux grandes marées, qui privent les paysans de leurs récoltes, sont des calamités naturelles contre lesquelles les riverains ont du mal à lutter<sup>68</sup>. En effet, sur les côtes sableuses, les agressions de la mer et des tempêtes soulèvent les dunes et menacent les activités agricoles, et des villages sont ensevelis. Sylvie Caillé les a recensés, notamment sur les côtes des départements actuels de Loire-Atlantique et de Vendée<sup>69</sup>. Johan Vincent rappelle que le bourg d'Escoublac, qui va donner naissance à La Baule, est le second Escoublac, le premier ayant dû être abandonné dans les années 1781<sup>70</sup>. La terre cultivable était couverte de sable, et l'église fut assiégée au point que les fidèles ne pouvaient plus entrer que par la fenêtre. Emmanuelle Charpentier présente les effets désastreux des sables volages sur les côtes du Léon dans les paroisses de Santec, Landéda, et Tréménach<sup>71</sup>. En 1721, le nouveau recteur de cette dernière indique que son église et le presbytère disparaissent sous les sables, si bien que le culte doit être transféré dans la paroisse de Guissény. En 1731, Le Masson du Parc, qui a déjà observé un processus similaire dans le Boulonnais, est particulièrement étonné par les dégâts causés par les sables à Santec. Mais ce sont « les délits d'eau », les dégâts causés par l'impétuosité de la mer, qui sont les plus nombreux.

68 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, p. 79-84.

69 Sylvie Caillé, *Les Côtes sableuses du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Laval, Siloë, 2003.

70 Johan Vincent, *L'Intrusion balnéaire. Les populations littorales bretonnes et vendéennes face au tourisme (1800-1945)*, Rennes, PUR, 2007, p. 61.

71 Emmanuelle Charpentier, *Le littoral et les hommes. Espaces et sociétés des côtes nord de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse sous la dir. d'Annie Antoine, Université Rennes 2, 2009, p. 67-91, publiée sous le titre *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2013 (ici p. 134-149).

## Chronologie des tempêtes sur la façade atlantique<sup>72</sup>

1606 : violente tempête, marée d'équinoxe alliée à un « coup de vent », marais de Dol ; 200 maisons furent abattues par la mer, 500 à 600 personnes délogées.

1664 : tempête ; la paroisse Saint-Étienne de Paluel fut entièrement submergée.

1697 : violente tempête qui rompt les digues et entraîne l'inondation d'une partie du marais de Dol.

26 novembre 1703 : un ouragan fait plus de 8 000 victimes sur l'Ouest de la Bretagne et le Sud de l'Angleterre, avec des vents de 180 à 190 km/h.

1777 et 1782 : Saint-Jean-de-Luz : deux ouragans. En 1782, constructions défensives attaquées et 160 toises du quai enlevées.

1785 : raz de marée à La Rochelle le 6 septembre, avec un soulèvement de la mer de 50 cm, couvrant les jetées de l'avant-port (de 2,40 m au-dessus de la pleine mer).

1808 : violente tempête. Les pierres assemblées d'une première batterie élevée à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à Cherbourg ne résistent pas à ses assauts dévastateurs.

Les exemples sont fréquents de l'agression de la mer par fortes marées avec surcote due aux vents qui viennent lécher les murs des paroisses portuaires, mais ces délits d'eau frappent souvent des espaces gagnés sur la mer comme le marais de Dol, touché gravement par des inondations en 1606 (200 maisons détruites), en 1664 (une paroisse complètement submergée), 1697 et 1778. Dans la revue *Norôis*, sous la plume de Jean-Luc Sarrazin, ce sont les vimers ou simplement les malines qui menacent de façon récurrente les marais salants et les terres cultivées des laisses de basse mer dans la baie de l'Aiguillon, ou dans l'île de Bouin<sup>73</sup>. Martine Acerra et Thierry Sauzeau citent quant à eux les zones basses de l'embouchure de la Charente, de la Seudre, de la presqu'île d'Arvers et d'Oléron<sup>74</sup>.

72 La thèse de C. Soubeiroux soutenue en juin 2018 (voir n. 64) montre qu'il ne faut pas se contenter d'étudier les événements extrêmes, mais qu'il est nécessaire d'élargir le corpus à l'ensemble des agressions et envahissements de littoral pour mesurer la véritable dimension des « délits d'eau ».

73 Jean-Luc Sarrazin, « "Vimers de mer" et sociétés littorales entre Loire et Gironde (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) », *Norôis*, 222, « Xynthia. Regards de la géographie, du droit et de l'histoire », dir. Denis Mercier, 2012, p. 91-102.

74 Martine Acerra et Thierry Sauzeau, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Ibid.*, p. 103-114.

De la problématique du risque à celle, plus large, des aléas autour des concepts de crise et de rupture et des trajectoires des territoires littoraux

Les sources sont riches de l'expression des plaintes, des drames humains et des manifestations de ces déséquilibres qui menacent dans son terroir la survie d'un bourg littoral, d'une activité, d'un groupe socioprofessionnel, d'une communauté dans son ensemble. C'est le malvécu qui nous sert d'indicateur, sous la forme de l'évocation des ruptures subies. Ainsi, la mort, la détresse des familles, la destruction des outils de travail, la fuite, les vols, constituent les expressions de l'ensemble de la communauté et révèlent de tout temps les craquements des activités productrices.

Mais nous sommes confrontés à différents problèmes. Si les grandes inondations de 1548 et le raz de marée de 1598 qui affectent la baie de Bourgneuf, ou les tempêtes qui menacent Saint-Jean-de-Luz (comme celle de 1749 qui contraint à abandonner 120 maisons), sont des faits durement subis, comment apprécier le ressenti des processus lents, qui s'étalent sur plusieurs générations dans les communautés littorales, touchées par les envasements, qui condamnent Brouage, certains ports de la Seudre et ceux de la baie de Bourgneuf entre le *xvi<sup>e</sup>* et le *xviii<sup>e</sup>* siècle<sup>75</sup>? Et ce n'est pas faute d'avoir engagé des travaux pour tenter de s'opposer – en vain – à des processus naturels qui condamnent les ports, faute de moyens techniques suffisants. À Oléron, les travaux réitérés qui mobilisent tous les acteurs sont vains contre la sédimentation qui condamne les ports de Saint-Denis et du Douhet sous l'Ancien Régime. De la même manière, un ensemble de ruptures nous échappe, car l'exercice des activités s'inscrit dans une gestion pluriactive des territoires littoraux. Cette pluriactivité, notamment dans les bourgs ruraux, permet d'absorber les à-coups ou les ratés de la conjoncture maritime. Ce n'est que lorsque se combinent par exemple une mauvaise récolte de grains et une mauvaise campagne de pêche sardinière, comme en 1741 à Belle-Île, que les sources sont plus loquaces.

75 *Ports maritimes de France*, t. V-VII, Paris, Imprimerie nationale, 1883. Voir les notices historiques des ports réalisées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Les ruptures majeures sont des corrections de trajectoires, des ajustements, des reconversions, qui s'inscrivent dans un temps qui n'est pas le temps court, mais s'étale sur une ou deux générations d'acteurs, voire davantage. Le temps des crises et le temps des ruptures recouvrent donc des réalités différentes. La crise correspond à un temps social court, où s'expriment les difficultés de tout ou partie des acteurs. Les accidents naturels comme les ouragans, les submersions, les revers de la conjoncture, les mauvaises campagnes de pêche, les naufrages, l'interruption des activités pendant les guerres fragilisent les communautés. Leur étude est alors un moyen de comprendre le fonctionnement du modèle d'économie maritime. La crise est un miroir pour découvrir l'organisation et le fonctionnement de la communauté au cœur d'un modèle qui marque de son empreinte le littoral. Le temps des ruptures est beaucoup plus complexe et souvent long, car il fait coexister les difficultés caractéristiques d'un modèle ancien avec celles liées à la construction d'un nouveau modèle.

Nous replaçons ainsi l'ensemble de ces aléas dans une étude plus globale des trajectoires des territoires littoraux sur le temps long de la fin du Moyen Âge au XXI<sup>e</sup> siècle. Elle permet d'identifier le modèle de développement, de diagnostiquer l'ampleur de la crise, et surtout d'apprécier la réactivité des acteurs. Au cœur de l'étude, c'est bien la mise en perspective du défi que constitue la confrontation de la communauté avec les différents aléas qui permet de mesurer l'efficacité et les lacunes des solutions préconisées.

#### **L'efficacité de la gestion du risque**

Le cahier des charges des amirautés en matière de risque est impressionnant : la surveillance des chenaux (bouées, balisage), des quais, des digues et des jetées ; la sécurité des rades et des accès, dont se chargent les pilotes lamineurs ; le contrôle du lestage et du délestage pour éviter l'encombrement des chenaux, l'inspection des navires en cours de construction, la connaissance par les rapports que font les capitaines sur leurs conditions de navigation et les incidents survenus, la surveillance de l'avitaillement et des opérations de chargement, la délivrance des congés pour appareiller, la certification des maîtres

et des capitaines... La lecture est double : on peut y voir les services rendus à la navigation pour améliorer la sécurité, ou la lourdeur de la fiscalité portuaire, qui pouvait passer pour du racket quand les services étaient déficients. L'histoire des sciences et des techniques est venue nous éclairer sur la recherche concernant la navigation astronomique, la prévision météorologique, le balisage des routes maritimes et les accès des ports et leurs limites. Le cahier des charges de l'inspecteur Chardon, qui œuvrait pour une nouvelle ordonnance destinée à corriger un siècle plus tard l'ordonnance de Colbert, stigmatisait la fiscalité maritime pour la réduire et l'uniformiser : n'avait-il pas identifié 31 droits différents susceptibles de déterminer la célérité de l'intervention des officiers en fonction de leur rapport financier<sup>76</sup> ?

La législation sur le naufrage, qui passe des seigneurs littoraux aux amirautés, permet d'insister sur les limites de l'institution. Les officiers des amirautés sont des juristes et des administratifs qui ne sont pas recrutés pour leurs compétences nautiques, mais juridiques, afin de trancher les contentieux juridico-commerciaux selon les modalités prévues par l'ordonnance de Colbert de 1681 ; et la seule question sur laquelle ils doivent statuer est celle de la responsabilité du capitaine. L'exemple des avaries, simples ou grosses, permet d'éclairer le propos. L'avarie simple est celle qui est supportée par un seul acteur, soit l'armateur soit le chargeur. La grosse avarie est une avarie commune qui est supportée par les deux propriétaires du navire et de la cargaison. Les officiers doivent recourir à une expertise qui permette de trancher en droit en faveur de l'une ou l'autre hypothèse, et c'est l'objectif de l'interrogatoire juridique du capitaine, croisé avec celui de l'équipage, et avec le recours à un expert technique que le capitaine peut lui-même solliciter. Ce sont des capitaines, des constructeurs ou des négociants qui vont inspecter la cale et la cargaison, avec toujours en filigrane l'exclusion de la responsabilité du capitaine et de l'équipage. L'Amirauté n'est pas

76 S. Llinares, *Les Amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI. Enquête, réforme et modernisation autour de l'inspection Chardon (1781-1785)*, mémoire d'habilitation à diriger des recherches, Université de Bretagne-Sud, 2011.

un Bureau Enquête Accident qui pourrait faire des préconisations en matière de lutte contre le risque<sup>77</sup>.

Dans le cas du marais de Dol, il s'agit d'évaluer le jeu des acteurs : les pratiques des riverains qui endommagent les digues en les utilisant comme voies charretières, le déficit de régulation par les meuniers qui ont la charge de l'ouverture et de la fermeture des vannes, les négligences du châtelain général de l'évêque de Dol, chargé de faire curer deux fois par an les canaux, les interventions de l'intendant, du parlement et des États de Bretagne, la présence de l'ingénieur qui vient faire le diagnostic... En ce qui concerne les agressions de la mer sur le littoral, est-il possible d'aller au-delà de la simple réfection et de trouver des solutions plus pérennes ? En 1697, alors que l'ingénieur Garengreau fait renforcer la digue des guépriers d'arbres, « une violente tempête, non seulement pendant toute la grande marée de l'équinoxe, mais même par-delà », empêche l'achèvement du travail, réalisé dans l'urgence face aux dégâts provoqués par la mer<sup>78</sup>. Un siècle plus tard, rien n'a changé. La lutte est incessante, comme l'illustrent les rapports de l'ingénieur Piou, rédigés entre 1781 et 1784 : des coups de vent répétés ont créé cinq brèches près de la chapelle Sainte-Anne, et un an plus tard il faut consolider le cours du Couesnon. Les dégâts sont entièrement réparés en août 1782, et Piou ne relève rien jusqu'en octobre 1784 : encore une fois, la conjugaison d'une grande marée avec un vent violent de nord-ouest a fait une brèche considérable, et 200 ouvriers ont été mis au travail, sur-le-champ, « pour empêcher que la mer ne fasse un passage dans les marais à la prochaine marée ». Les dommages occasionnés par la mer imposent de refaire constamment la digue pour éviter une submersion du marais, mais sans qu'une solution pérenne soit trouvée.

Dans le cas de la lutte contre le sable, à côté de Trémenach qui semble subir et se résigner, pourquoi Santec et Landéda réagissent-ils ? Santec

---

77 Sylvain Coindet, « Le temps du naufrage. Une triple vision de l'événement dans l'amirauté de Cornouaille (1720-1790) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 117, 2010/3, p. 73-94 ; « Maritime Accidents in the 18<sup>th</sup> Century Brittany », Third European Congress on World and Global History, London School of Economics and Political Sciences, 14-17 avril 2011.

78 Fonds de l'Intendance, C 1953, rapport de l'ingénieur Garengreau, 12 novembre 1697.

devient lieu d'expérimentation en s'inspirant de ce qui fut fait ailleurs dans le Boulonnais et à Guérande. À Landéda, en 1760, des plantations d'espèces végétales hollandaises sont effectuées. Un gardien des dunes est mis en place, le pacage est interdit et dix ans plus tard, en 1770, deux commissaires des États de Bretagne, ainsi que l'ingénieur des Ponts et Chaussées, viennent évaluer les travaux.

## CONCLUSION

Le travail sur l'histoire maritime et l'histoire de l'environnement s'accommode mal des coupures académiques. L'étude des trajectoires des territoires littoraux se fait sur une chronologie de longue durée, qui épouse mal la segmentation chronologique classique. On le mesure très nettement entre histoire médiévale et histoire moderne, mais aussi entre histoire moderne et histoire contemporaine.

De manière encore plus forte, c'est le choix de l'interdisciplinarité qui est décisif, pour deux raisons. D'abord une raison scientifique, car c'est un champ de recherche naturellement interdisciplinaire. Ce champ de recherche impose bien évidemment de travailler avec les historiens des techniques et des sciences, avec les archéologues et les géologues. Le développement déjà ancien des recherches archéologiques sur les littoraux a rencontré très tôt celles des géologues et l'étude des paléoclimats s'est élargie aux temps plus courts des périodes plus récentes<sup>79</sup>. Ces mêmes chercheurs en géosciences deviennent des historiens, à l'image de Nicolas Pouvreau, qui s'intéresse à l'évolution du niveau marin en s'emparant des archives de la Marine et de l'Académie des sciences, et notamment des marégraphes<sup>80</sup>. Mais pour travailler sur

79 M.-Y. Daire *et al.* (dir.), « Anciens peuplements littoraux et relations homme/milieu sur les côtes de l'Europe atlantique », colloque organisé à Vannes du 27 septembre au 1<sup>er</sup> octobre 2011, Oxford, Archæopress, 2013.

80 Nicolas Pouvreau, *Trois cents ans de mesures marégraphiques en France. Outils, méthodes et tendances des composantes du niveau de la mer au port de Brest*, thèse en géophysique sous la dir. de Guy Wöppelmann, Université de La Rochelle, 2008. Nicolas Pouvreau est actuellement ingénieur d'études et de fabrication au SHOM, à Brest.

les usages de l'estran, et notamment sur la pêche, il est difficile de se passer des biologistes.

Ensuite, le choix de l'interdisciplinarité relève d'une stratégie, celle de l'affirmation d'une discipline, en l'occurrence l'histoire maritime, dans un concert assourdissant de disciplines qui se sont approprié le champ maritime et littoral et la gestion intégrée des zones côtières. Toutes les disciplines, des sciences dures aux sciences humaines, revendiquent cette nécessaire interdisciplinarité plus affirmée dans les discours que dans la réalité, où son éventail est souvent restreint. Les mots clefs qui ressortent des nombreux programmes et manifestations scientifiques nationales et internationales sont « risques », « vulnérabilités », « défis environnementaux ». L'accent est mis sur les risques naturels, engendrés par la destruction progressive des terres marécageuses et des estuaires, la dégradation des eaux littorales, c'est-à-dire sur l'interaction entre l'activité humaine, la sensibilité du trait de côte et la vulnérabilité des littoraux. En outre, les problèmes fonciers et la complexité conflictuelle de tous les programmes d'aménagement montrent que le tropisme littoral ne se dément pas. Enfin, les interrogations sont récurrentes sur la dégradation des paysages, la biomasse des algues, et sur la pérennité des ressources halieutiques.

122

Or une lecture dans la très longue durée montre notamment que ces enjeux ont une histoire, identifiée par les historiens et les archéologues, et qu'ils constituent les composants d'un discours scientifique, qui entre en synergie avec les préoccupations des spécialistes des sciences humaines et des sciences naturelles du temps présent<sup>81</sup>. L'observation de l'éventail de l'interdisciplinarité exposée dans les programmes de recherche permet de constater l'absence trop fréquente des historiens, ce qui est surprenant quand on observe une situation bien différente à l'étranger dans les programmes internationaux. Or quand ils forcent la porte, leurs compétences sont particulièrement bien reçues ; il suffit de se référer à l'exemple de certains de nos collègues dans le dossier Xynthia.

---

81 T. Sauzeau, « Réinventer la culture du risque », dans M. Acerra et Denis Mercier (dir.), *Xynthia, une tragédie prévisible*, Nantes, *Place Publique* (numéro hors-série), 2011, p. 45-51 ; M. Acerra et T. Sauzeau, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », art. cit.

Cette orientation est aussi à l'origine d'une approche interdisciplinaire entre histoire maritime et sciences expérimentales dans l'Ouest, dans le cadre du réseau GIS-Mer Ouest créé autour du Laboratoire d'excellence de l'Institut européen de la mer de Brest. Les historiens sont chargés d'apporter leurs connaissances et leurs compétences concernant « la société face aux aléas et risques maritimes, naturels et humains dans la longue durée ». Voici leur cahier des charges : face aux crises récurrentes de la ressource, aux conflits d'usages au gré des changements de modèle de développement, à la vulnérabilité du littoral face à une anthropisation renforcée et aux risques naturels, le jeu des acteurs révèle une capacité d'expertise, une réactivité en proposant des formes de résilience. L'étude des points de rupture, y compris du présent, permet de mesurer le rapport au changement subi ou choisi et d'évaluer les politiques mises en œuvre, dont nous devons assumer l'héritage avec des sociétés à la sociologie renouvelée. Il s'agit de répondre aux attentes sociétales, en termes de gestion durable des ressources, des écosystèmes et des activités maritimes, et de gouvernance des territoires et des espaces maritimes et littoraux. La démarche de recherche intégrant l'ensemble des disciplines concernées en sciences humaines – l'histoire en particulier –, économiques et sociales, dans une perspective interdisciplinaire innovante, apparaît ici nécessaire, afin notamment d'élaborer des outils d'aide à la décision des élus, en montrant comment une recherche académique pertinente peut trouver toute sa place dans une expertise scientifique élargie.



# TABLE DES MATIÈRES

Préface	
Lucien Bély .....	7

## PREMIÈRE PARTIE

### PRÉMISSSES DE L'HISTOIRE ENVIRONNEMENTALE

Emmanuel Le Roy Ladurie et la naissance de l'histoire environnementale (1966-1975)	
Grégory Quenet .....	13
Une histoire relique ou un horizon scientifique durable ? Sociétés et risques climatiques sous l'Ancien Régime	
Emmanuel Garnier.....	33

**183**

L'ENVIRONNEMENT À L'ÉPOQUE MODERNE • SUP • 2018

## DEUXIÈME PARTIE

### OBJETS DE RECHERCHE

Le jardin botanique urbain en France au XVIII <sup>e</sup> siècle	
Émilie-Anne Pépy.....	61
Histoire maritime et histoire de l'environnement	
Gérard Le Bouëdec .....	85
En forêt de Compiègne, les héritages de l'époque moderne	
Jérôme Buridant.....	125
Pour une histoire environnementale des épidémies européennes à l'époque moderne : approches historiographiques et étude de cas	
Patrick Fournier.....	149

