

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

IV Comptes rendus : 979-10-231-2839-0



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Préneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibaud : 979-10-231-1221-4

IV Comptes rendus : 979-10-231-2839-0

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
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

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

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

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	7
--------------------------	---

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial.....	15
--	----

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la modélisation informatique Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert	25
« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord Olivier Gomez.....	43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine, 1914-1917 Thomas Vaisset et Jean de Préneuf.....	67
Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime Christian Borde	91
La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ? Emmanuel Boulard	103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile Christopher Martin.....	119
La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX ^e siècle à la Première Guerre mondiale Michael Epkenhans.....	143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennes et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, Le Port de Nantes au XVIII ^e siècle, construction d'une aire portuaire.....	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes.....	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de Questions internationales.....	336
Michèle Battesti (dir.), La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État.....	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du Figaro Histoire.....	343
Antonella Alimento, War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries.....	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, Malte et Marseille au XVIII ^e siècle.....	349
Collection Histoire maritime	353

COMPTES RENDUS

Bernard Michon, *Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, 397 p.

Il faut se réjouir de la publication, même tardive, de cet ouvrage de Bernard Michon qui reprend le meilleur d'une thèse soutenue à Nantes en 2005. Il constitue une contribution importante à la connaissance de la dynamique de la façade atlantique en montrant, d'une part, l'impact de la montée en puissance du Nantes-Antillais sur la structuration et la délimitation de son aire portuaire, d'autre part l'articulation des trafics et des fonctions entre le port de commandement et les ports dits secondaires de son aire.

En étudiant les activités transatlantiques, Bernard Michon voulait évaluer la dynamique de l'impulsion nantaise sur deux activités majeures des XVII^e et XVIII^e siècles, la pêche morutière et le commerce antillais. Dans le système morutier, Nantes est le port de décharge et le marché de la morue tenu par des grossistes. Les ports de pêche majeurs sont Le Croisic, puis, surtout, Les Sables-d'Olonne. Les Sablais sont restés très attachés à cette activité qui a décliné dans la deuxième partie du XVIII^e siècle. Le trafic antillais est une affaire nantaise. Il n'empêche qu'entre 1720 et 1740, Pornic et Le Croisic, notamment, essaient de s'y intégrer. En fait, l'aire portuaire nantaise change de modèle long courrier, le modèle antillais se substituant au modèle morutier. Or, dans cette mutation essentielle, les Nantais se sont imposés. Comment ? Par un processus progressif de participation dans le capital morutier des Croisicais, Pornicais et Sablais, puis par le rachat des navires réaffectés ensuite sur les routes antillaises. Un désengagement des créanciers nantais, à travers les prêts à la grosse, des entreprises d'armements de ces ports au profit d'une orientation majeure des capitaux vers l'armement nantais antillais en droiture ou en traite est observé par Bernard Michon. Certes, il y a des velléités de participation des milieux négociants de ces ports mais leurs tentatives sont souvent des échecs. En effet, il est difficile, voire impossible, de passer du système morutier à un système antillais beaucoup plus complexe et coûteux. L'ouvrage montre très bien que le haut négoce nantais ne s'est pas constitué en puisant dans le réservoir des élites locales des ports de l'aire, et ce ne sont pas quelques réussites sur plusieurs générations de quelques-uns qui arrivent à s'intégrer dans l'élite intermédiaire, qui changent le diagnostic.

Bernard Michon présente alors la structuration de l'organisme portuaire estuarien nantais. Le port de Nantes, proprement dit, qui est avant tout un port de cabotage – 70 à 80 % du tonnage – et de gabares d'estuaire, glisse progressivement vers la Fosse, Chézine, l'Hermitage. Il dispose de plusieurs avant-ports spécialisés. Ainsi, Couëron constitue le port des gros porteurs du cabotage intra-européen. En effet, le port de Nantes au XVIII^e siècle est en réalité un complexe industriel estuarien et le véritable port en eau profonde est en aval, à Paimboeuf situé à 12 kilomètres de Saint-Nazaire. C'est le port du commerce colonial nantais. En 1698, Béchameil de Nointel¹ décrit ainsi l'accès à Nantes : « autrefois les plus gros vaisseaux remontaient jusqu'à Couëron, à trois heures de [Nantes] ; mais le lit de cette rivière s'étant gâté par des bancs de sable, ils ne passent plus le bourg de Paimboeuf où ils déchargent sur des gabares ». Aussi les grosses unités supérieures à 300 tonneaux s'arrêtent-elles à Paimboeuf et Mindin : seuls les bâtiments calant moins de 2,60 m peuvent remonter jusqu'à Nantes. Sur la rive droite de l'estuaire, Saint-Nazaire, qui possède un bac pour traverser la Loire, n'est alors qu'un site d'abri pour les chaloupes des pilotes lamaneurs de l'estuaire. Sur la rive gauche, Paimboeuf n'est qu'un bourg de pêcheurs, mais il possède un atout majeur avec à l'est du bourg deux rades – la grande rade et la rade des quatre amarres – suffisamment profondes pour servir de mouillage aux flottes du commerce, car il n'y a guère d'équipement portuaire. Cette fonction d'avant-port en eau profonde transforme le petit bourg : il devient un port de rupture de charge, des norias de barges assurant les liaisons avec Nantes. C'est à Paimboeuf que les capitaines accomplissent les premières démarches. Étant une des petites villes ports les plus dynamiques de l'estuaire, elle passe de 6 000 à 9 000 habitants, et est un des pôles de recrutement des équipages de la flotte nantaise². Mais Nantes garde le pouvoir commercial, les institutions du consulat et de l'amirauté, et refuse pendant longtemps de nommer un capitaine de port à Paimboeuf.

Cette aire portuaire nantaise s'étend bien au-delà de l'estuaire ligérien. Bernard Michon reconstitue l'écheveau des trafics de cabotage court pour la délimiter dans ses plus grandes dimensions et mettre en valeur que Nantes a fait le choix de laisser aux autres ports de son aire portuaire le soin d'assurer la fonction caboteuse, privilégiant l'armement antillais. Ainsi, Nantes s'approvisionne en sel dans les ports de la Baie et du pays de Guérande, en céréales dans les ports de Bretagne Sud de l'Odet à la Vilaine, en sardines en vert à Port-Louis et Belle-Île. Les négociants nantais sont les plus gros acheteurs aux ventes annuelles de

1 Voir l'édition critique de son mémoire par Jean Bérenger et Jean Meyer, *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après les Mémoires de Béchameil de Nointel*, Paris, Klincksieck, 1976.

2 Murielle Bouyer, *Les Marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2008.

produits asiatiques à Lorient. C'est aussi un port d'exportation des matières premières et du vin de son arrière-pays très vaste, notamment en direction de la Bretagne Sud – Lorient-Vannes. Le travail d'investigation sur les initiateurs des trafics et les détenteurs des flottes montre que Nantes n'a pas confisqué pour son seul usage les trafics des ports céréaliers de Bretagne Sud qui regardent aussi vers Bordeaux, et les ports à sel conservent une autonomie dans le commerce régional et international. Surtout, ce sont ces ports fournisseurs de sel qui assurent avec leur propre flotte locale l'approvisionnement du marché nantais, tandis que les chasse-marée et gabares du golfe du Morbihan se chargent du trafic des céréales. Les caboteurs de Port-Louis-Lorient assurent les navettes entre Nantes et Lorient. La démonstration de ce qu'est une flotte de service est excellente. Les flottes des îles du golfe et de Rhuy sont passées au service du pôle lorientais mais elles assurent aussi l'interface entre l'aire nantaise et l'aire lorientaise. Celles de l'île d'Yeu et des ports de Gironde, au service du port de Bordeaux, se mettent aussi au service de l'aire nantaise, mais il s'agit, notamment en ce qui concerne Yeu, d'assurer des trafics au-delà du seuil de la pointe Bretagne vers les ports de la Manche. Si l'on intègre que le cabotage vers le nord de l'Europe est laissé aux flottes étrangères, il faut bien convenir que les Nantais, à l'exception de quelques destinations – Lisbonne, Bilbao, Bruges –, se sont désintéressés du cabotage. Ainsi, en se recentrant sur le commerce antillais, Nantes laisse aux flottes locales de son aire d'approvisionnement le soin de le fournir en produits vivriers agricoles et agro-maritimes. Ce sont les flottes des autres ports de commandement ou des flottes de service, comme celles du golfe du Morbihan ou de l'île d'Yeu, qui viennent s'approvisionner à Nantes, en faisant parfois le voyage aller à vide. À l'exception de quelques participations de marchands de bois dans le capital des gabares de Rhuy et Redon, les Nantais ont négligé l'investissement comme parsonniers dans les flottes de cabotage.

Ainsi l'aire portuaire de Nantes, que nous présente Bernard Michon, comprend trois cercles :

- l'organisme polycentrique portuaire estuarien ;
- l'aire d'approvisionnement en produits vivriers – sel, céréales, sardines et morues – qui se subdivise en deux sous-espaces, l'estuaire extérieur du Croisic aux Sables, la Bretagne sud de Quimper à Pénérf, sans que ces ports soient exclusivement tournés vers Nantes. Ces ports possèdent leur flotte pour leur propre trafic ou se sont spécialisés dans la fonction de service – l'île Yeu, celles du golfe, et Rhuy –, les Nantais ayant fait le choix de ne pas s'engager dans ce trafic de cabotage. Mais, ici, se pose le problème de la limite occidentale de cette aire. Lorient dépend très largement des ressources de l'arrière-pays nantais et ses principaux clients aux ventes de produits asiatiques sont Nantais, mais Lorient

possède son propre territoire³, constitué avant tout par un vaste avant-pays maritime. Il ne faut pas surestimer Vannes et plus globalement le pôle caboteur vannetais : il est porté par un arrière-pays céréalier, mais il joue surtout d'une demande de flotte de service par Lorient, Brest et Nantes. Quant aux Sables, leur flotte de morutiers est aux mains de quelques familles qui restent attachées au système terre-neuvier.

Dans les activités transatlantiques, le changement de modèle provoque une reconfiguration de l'aire. Dans le système morutier, il y avait un partage des fonctions : Nantes était le marché de gros, Le Croisic et surtout Les Sables étaient les ports d'armement avec un milieu largement autochtone. Avec le développement du système antillais, Nantes devient le centre unique d'impulsion tandis que l'on observe le déclin du microcapitalisme morutier. La dynamique nantaise absorbe les capitaux et transforme en outre son aire portuaire en bassin de recrutement de main-d'œuvre pour les équipages de sa flotte.

332

Cet ouvrage s'intègre dans l'ensemble des travaux qui ont porté depuis 2005 sur les dynamiques et les hiérarchies portuaires établies à partir des indicateurs quantitatifs, à l'exemple de ceux fournis par Gordon Jackson⁴, Adrian Jarvis⁵, Amélia Polonia⁶ en privilégiant l'étude de la place des petits ports dans l'orbite des grands ports⁷, et bien évidemment dans les travaux de

3 Catherine Guillevic, dans sa thèse, *L'Impact de l'implantation d'une ville nouvelle sur sa terre d'accueil : Lorient en Bretagne Sud, XVII^e-XVIII^e siècles*, Université de Bretagne Sud, 2009, éclaire les propos de Bernard Michon, quand il écrit qu'Hennebont et Port-Louis disparaissent des entrées du port de Nantes. On peut arguer que Lorient finit par absorber l'armement port-louisien et que la fusion occulte peut-être une réalité moins dramatique. En revanche, Hennebont, port de chargement de céréales et de déchargement de matières premières pour l'arrière-pays, mais sans flotte, disparaît, privé de son fret de chargement complètement englouti par la demande lorientaise. Les petits ports de Bretagne Sud, d'Auray à Pont-Aven et au-delà, qui commerçaient dans le passé avec la côte à vin et à sel du Sud-Ouest ont vu leurs productions de céréales et de bois de boulangerie complètement absorbées par le pôle lorientais, la compagnie des Indes s'étant dotée d'une flotte de petits chasse-marée pour en faire la collecte.

4 Gordon Jackson, « The significance of unimportant Ports », *International Journal of Maritime History*, vol. 13, n° 2, 2001, p. 1-17, *loc. cit.* p. 6.

5 Adrian Jarvis, « Port History: some Thoughts on where it came from and where it might be going », dans Lewis Fischer and Adrian Jarvis (dir.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, Newfoundland, International Maritime Economic history Association, Research in Maritime History series, t. 16, 1999, p. 13-34, *loc. cit.* p. 22.

6 Amélia Polonia « Les petits ports dans le système portuaire européen à l'Âge Moderne (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Revista da Faculdade de Letras, Historia*, III^e Série, vol. 9, 2008, p. 27-49.

7 Dans le prolongement du numéro 8 de la *Revue d'histoire maritime* (2008), consacré à l'histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles, le cycle de séminaires qui se sont déroulés successivement à Lorient, Poitiers et Aix, dans le cadre du GIS, a fait l'objet de plusieurs publications dans la *Revista da Faculdade de Letras Historia* de l'Université de Porto, III^e Série, vol. 9, 2008, sous la direction d'Amélia Polonia (contributions de Gérard Le Bouëdec, Christophe Cérimo et Pierrick Pourchasse) et du n° 35, 2010, de la *Revue de l'UMR Téléme, Rives méditerranéennes*, numéro spécial intitulé « Les Petits Ports, usages, réseaux et sociétés littorales (XV^e-XIX^e siècles) » (sept communications), ainsi que d'un article de synthèse de Gérard Le Bouëdec, « Small ports from the Early Twentieth century and the

l'ANR *Navigocorpus*, dirigée par Sylvia Marzagalli et Pierrick Pourchasse, qui sont une contribution essentielle à la compréhension de l'organisation et du fonctionnement des aires portuaires par la reconstitution des routes maritimes et des mouvements portuaires.

Gérard Le Bouëdec

Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes*, Rennes, PUR, 2014, 216 p.

L'objet de cet ouvrage est d'essayer d'établir un pont entre les résultats des recherches historiques des orientalistes et ceux des spécialistes des Compagnies des Indes. Depuis un demi-siècle les recherches sur le personnel commercial et sur les navigants, sur les agissements politiques des Européens en Asie et l'évolution de leurs achats, sur les modalités de la distribution des produits orientaux se sont multipliées sans que soit établi un lien avec l'histoire des populations orientales, peut-être en raison de la médiocre connaissance des langues locales. Cette séparation a donné naissance à l'idée d'un « pillage » de l'Asie par les Européens, qui ne correspond nullement à la réalité. Il n'y a pas « pillage », mais « interconnexion » – le terme est choisi par G. Le Bouëdec – entre les Orientaux et les Européens dans la poursuite des échanges. Celle-ci apparaît fortement dans le célèbre *Journal* d'Ananda Ranga Pillai, courtier du comptoir français de Pondichéry au XVIII^e siècle, dont l'étude n'a sans doute pas encore été poussée assez loin jusqu'à présent.

L'ouvrage est partagé en trois grandes parties :

1. le grand commerce de l'océan Indien depuis le début de l'époque chrétienne ;
 2. la rencontre entre les Européens et les Orientaux du XVI^e siècle au XVIII^e siècle ;
 3. l'apprentissage de l'Inde par les Européens durant la même période.
- Dans chacune des parties les contributions sont disposées selon un ordre chronologique.

Dans la première partie Philippe Beaujard et Philippe Norel font une remarquable synthèse d'un millénaire et demi d'échanges à travers l'océan Indien depuis l'apogée de l'empire romain jusqu'à l'ouverture de la route du cap de Bonne-Espérance par les Portugais. Le flux des échanges commerciaux entre la mer de Chine et les escales de la mer Rouge vers la Méditerranée orientale est sans aucun doute – et déjà – le plus important du monde comme le constate Marco Polo : « Pour une nef chargée de poivre qui va à Alexandrie ou autre lieu en terre de chrétiens, il en vient plus de cent au

local Economy of the French Atlantic Coast », *International Journal of Maritime History*, vol. 21, n° 2, 2009, p. 103-126.

port de [Canton]... », et il domine largement les échanges des Européens. Il connaît des fluctuations en relation avec les périodes de prospérité et de déclin des empires orientaux dont les mouvements ont une influence profonde sur les marchés. Om Prakash apporte ensuite des vues très nouvelles sur « La monétarisation de l'Inde à l'époque moderne ». L'Inde manque de métaux précieux et l'apport d'argent d'Amérique par les Européens – 70 % de la valeur des cargaisons – permet une augmentation régulière de la masse monétaire, donc des prêts à taux bas et une croissance continue des échanges. Les conditions sont favorables en raison de l'unité monétaire de l'empire Mogol et du système bancaire perfectionné. L'article de Hiroyasu Kimizuka sur le commerce maritime du Japon aux XVII^e et XVIII^e siècles apporte des éléments originaux sur le commerce international du Japon après la rupture des relations avec les Occidentaux – sauf avec les Hollandais – en 1640 ; la fermeture est toute relative et l'archipel conserve des relations actives avec les ports de la Corée et de la Chine dans lesquels il échange une partie du produit de ses mines d'argent contre des produits nécessaires à la vie quotidienne d'une population en augmentation rapide. Maxine Berg, quant à elle, s'intéresse au « premier siècle asiatique » de l'histoire de l'Europe : à partir du milieu du XVII^e siècle et jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, les Européens demandent des produits de l'Inde et de la Chine, surtout des cotonnades, des porcelaines et du thé, en quantité croissante. Ces nouvelles consommations sont intégrées dans la vie quotidienne et nourrissent un imaginaire très riche.

La seconde partie de l'ouvrage met l'accent sur les relations sociales entre les Européens et les Orientaux. Romain Bertrand donne des notations originales sur les rencontres entre les navigateurs hollandais et ceux de l'Insulinde aux XVI^e et XVII^e siècles, pour lesquels il trouve cinq points communs. En premier lieu, les savoirs nautiques avec des règles analogues pour la répartition de l'autorité à bord afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des voyages. Viennent ensuite des compétences cartographiques : le savoir nautique des pilotes malais, chinois, hollandais et britanniques repose sur la même méthode de reconnaissance visuelle des reliefs côtiers et la représentation du trait de côte, si bien que les rencontres sont très profitables et permettent l'élaboration de cartes communes. Il y a aussi la conception des navires comme moyens et emblèmes de souveraineté. En Insulinde comme en Europe les navires sont à la fois des armes de guerre disposant d'une puissance de feu et des symboles de puissance marqués par la dimension et le décor de la proue ainsi que par l'envergure des voiles. L'imaginaire des rivages, des flots et des abysses est commun aux littératures européennes, javanaises et malaises. Elles inspirent les bas-reliefs de Borobodur aux VIII^e et IX^e siècles tandis que les sirènes hantent la mer de Toscane et celle de Flandre jusqu'au début du XVIII^e siècle.

Les établissements européens en Asie sont un site privilégié pour la rencontre avec les Orientaux et Lise Hellman décrit les relations sociales des employés de la compagnie suédoise à Canton. Les factoreries sont situées un peu à l'écart de la ville ; les Européens ne peuvent en sortir, et les autorités chinoises interdisent la présence de femmes ; ils se rencontrent entre eux, sont servis par des Chinois soigneusement choisis par les mandarins, et négocient avec quelques marchands orientaux. Ils peuvent circuler sur le fleuve, gagner les « bateaux-fleurs », bordels flottants, dont quelques-uns sont réservés aux étrangers, ou bien les vaisseaux de commerce ancrés à une vingtaine de kilomètres en aval. Il est interdit au personnel navigant européen de se rendre en ville. Une fois les expéditions achevées, tous quittent le pays.

Les missions sont un autre mode de rencontre entre les Orientaux et les Européens, avec cette fois des formes beaucoup plus élaborées. Nathalie Kouamé, dans un excellent article, résume les conclusions des travaux menés depuis une quarantaine d'années par les historiens japonais spécialistes de cette époque. Il faut distinguer deux périodes : l'une d'entente relative entre 1549 et 1579, l'autre de montée des tensions, de 1580 à 1614. Au début, la rencontre est favorisée par l'émiettement de la puissance politique, surtout dans le sud ; les conversions de nobles et de dépendants sont nombreuses, peut-être 300 000 pour une population de 10 à 12 millions d'habitants. À partir de 1580, la réunification du pays sous les Tokugawa brise le mouvement de conversion : en 1587 le général Hideyoshi promulgue un édit d'expulsion des missionnaires, modérément appliqué ; en 1597, il fait exécuter vingt-six chrétiens, Japonais et Européens, proches des Espagnols des Philippines ; en 1614, Tokugawa Ieyasu lance une réflexion d'approfondissement de la pensée religieuse japonaise ainsi qu'un renouvellement du shinto, tout en mettant en place une nouvelle réglementation commerciale pour enlever le grand commerce aux étrangers, en particulier aux Portugais, et le confier à des Japonais devenus compétents pour cette activité. Les puissances européennes ne contestent pas cette décision et se retirent. L'évolution est achevée en 1640 et l'archipel est fermé aux étrangers sauf aux Hollandais confinés sur l'îlot artificiel de Dejima, dans la baie de Nagasaki.

La troisième partie a pour thème général la rencontre entre les Européens et les Orientaux en Inde. Marie Ménard-Jacob et Kevin Le Doudic résument les conclusions de travaux poursuivis à l'université de Lorient. La première étudie les conditions de l'installation des Français dans la péninsule durant la seconde moitié du XVII^e siècle. Elle insiste sur le rôle décisif des mariages des employés et des officiers avec des jeunes filles d'origine portugaise nées en Inde. Elle montre les étapes de l'apprentissage du commerce, de la pénétration de la vie sociale et politique des Hindous ainsi que de la navigation par les

Français. Ce demi-siècle pose les fondations de la réussite commerciale du XVIII^e siècle. Kévin Le Doudic définit l'organisation matérielle et culturelle de Pondichéry au XVIII^e siècle à partir de l'étude des papiers des notaires du comptoir. Il apparaît une forme originale de vie quotidienne avec des produits alimentaires – surtout du vin – et des objets – armes, miroirs, instruments scientifique – provenant d'Europe, à côté d'autres obtenus dans les pays de l'océan Indien et de l'Orient en général – café Moka ou Bourbon, vin du Cap, cotonnades de l'Inde, porcelaines de Chine, meubles en teck. Dans l'ensemble, les colons demeurent attachés aux modes européennes : ainsi les meubles en bois de teck sont réalisés à la manière des ébénistes français. En même temps le goût pour les objets exotiques, en particulier ceux venus de Chine, se développe à Pondichéry comme en métropole.

336

« Quelques notes sur la culture matérielle portugaise en Inde au cours des XVII^e et XVIII^e siècles », recueillies par Alexandre Curvelo, composent le dernier article de ce recueil. Elles permettent une comparaison avec l'établissement français en montrant l'évolution d'une société luso-indienne. Dans la péninsule, les Portugais favorisent une politique de métissage tant dans les mariages que dans l'architecture, en particulier pour les constructions militaires et les établissements religieux. Goa offre l'exemple le plus achevé avec l'architecture de ses couvents et de ses églises, ou, pour les arts décoratifs, le mobilier de l'hôpital royal de la ville avec des lits en laque rouge, des couvre-lits en soie grège et des couvertures en coton offrant des couleurs bigarrées. Les azulejos de tradition portugaise et les carreaux décorés de l'empire du Mogol concourent à la décoration de l'église du Bom Jesus. Dans les établissements portugais de l'Inde, les artisans fournissent des meubles dont le modèle est inspiré de ceux de la métropole, mais ils utilisent des techniques et des éléments de décor inspirés de l'Asie. Le mouvement n'est pas à sens unique : à partir du milieu du XVII^e siècle des artisans indiens viennent se fixer au Portugal où ils font connaître leurs techniques de fabrication de bijoux et de textiles, comme il apparaît pour ceux-ci dans les productions de la manufacture d'Alcobaça. Ainsi, des objets d'art « exotique » sont fabriqués au Portugal même. C'est la naissance de la « société de consommation » !

Philippe Haudrère

« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de *Questions internationales*, n°70, novembre-décembre 2014, 128 p.

Publiée par la Documentation française, la revue *Questions internationales* propose dans ce numéro 70 une étude d'ensemble des grands ports mondiaux aussi pertinente que passionnante; elle intéresse au premier chef tous ceux qui se

sentent concernés par l'histoire maritime, même s'il s'agit en l'espèce de la plus récente. Celle-ci est dominée par les changements considérables survenus au cours des vingt ou trente dernières années. D'une part, le trafic maritime connaît une croissance extrêmement rapide puisqu'il a été multiplié par trois depuis les années 1990, sa part dans les échanges étant considérable : autour de 90 %. D'autre part, la hiérarchie des différents ports mondiaux a été totalement transformée avec pour résultat qu'aujourd'hui 7 des 10 premiers ports mondiaux en termes de tonnes métriques sont chinois et 13 sur les 20 premiers ports mondiaux. C'est le résultat de « la boulimie énergétique et sidérurgique chinoise » puisque « les treize premiers ports chinois du classement concentrent à eux seuls 60 % des tonnages métriques manutentionnés à l'échelle planétaire » (Yann Alix et Frédéric Carlier, « Méga-ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », p. 33-44). Il en résulte que, sans décliner pour autant en volumes et en activités – tout au contraire – les ports européens et nord-américains n'occupent plus les premières places qui étaient les leurs : dans les vingt premiers ports mondiaux ne figurent plus que Rotterdam (8^e), Anvers (18^e) et South Louisiana (19^e). L'importance du transport de matières premières – notamment le pétrole et le fer –, le rôle toujours plus croissant des conteneurs en constituent la cause et l'explication. Il faut insister sur la conteneurisation qui est « devenue la clef de voûte d'une mondialisation reposant sur des systèmes de production, de transformation et de distribution hyperconcurrentiels » (*ibid.*, p. 36). Cette « formidable accélération des flux et des volumes » s'accompagne d'une « marginalisation » croissante des ports américano-européens. Une note de Jacques Guillaume précise à cet égard « le déclin des ports maritimes français » (p. 41-43); en contrepoint, une autre de Paul Tourret met en valeur le rôle de Singapour, « interface des échanges globaux » (p. 45-46). Ce sont ces données que précise Eric Foulquier en montrant que les espaces portuaires évoluent en fonction de « la mobilisation des flux » et de leur massification, avec des changements de structures et de fonctionnements considérables. Il souligne qu'en « facilitant l'accès au transport maritime et la création des chaînes de transport de bout en bout, sans rupture de charge, la conteneurisation instaure une démocratisation du commerce mondial » (p. 51). Les nuisances portuaires sont de plus en plus prises en compte. Par ailleurs, « l'art de gouverner les ports » – « la gouvernance portuaire » – change elle aussi de manière fondamentale (E. Foulquier, « Mondialisation des transports et dynamiques des espaces portuaires », p. 47-61). L'un des éléments nouveaux, c'est, depuis les années 1990, « le rôle croissant du secteur privé dans l'activité et la gestion des ports », ce qu'analyse Gaëlle Guéguen-Hallouët (p. 65-74). On assiste donc à la promotion d'une gestion entrepreneuriale élargie et à une généralisation de la contractualisation. Mais, souligne-t-elle, « la finalité des ports maritimes ne se limite pas à la fourniture de prestation aux usagers : ils

doivent satisfaire à d'autres intérêts de solidarité nationale, de cohésion sociale, d'indépendance nationale... ».

338

Tels sont les thèmes qu'abordait au début du numéro, dans un article de haute volée, Tristan Lecoq : « Ports et transports : une nouvelle géographie des mers et des océans » (p. 10-18). Il caractérise la seconde moitié du xx^e siècle par « la maritimisation du monde » qui, certes, avait commencé avec les Grandes Découvertes, mais qui a été totalement modifiée par « la révolution du conteneur », laquelle s'est accompagnée d'une croissance sans précédent à un rythme d'une impressionnante rapidité. Ainsi se sont mises en place des « routes mondiales qui font le tour du monde », mais est aussi apparue une fragilité nouvelle avec plusieurs « passages stratégiques, encombrés et fragiles, dont la plupart sont, de surcroît, situés dans les zones sensibles : ce ne sont plus seulement Gibraltar, Suez et Panama, mais Ouessant, le Bosphore, Ormuz et Malacca ». Les mers et océans sont donc devenus « un théâtre décisif » auquel correspond « la montée en puissance de la dimension navale. Il en résulte que « trois critères de puissance se dessinent en cette deuxième décennie du xxi^e siècle : l'arme nucléaire, le renseignement, la marine. Un État pourra bien disposer d'autres outils indispensables, ou bien de l'un ou l'autre de ces trois critères, ou même de deux d'entre eux : seule la conjonction des trois est signe de puissance » (p. 18). Les questions maritimes sont néanmoins de plus en plus délicates et enchevêtrées, car le basculement Atlantique-Pacifique s'accompagne aussi d'une forte interconnexion des grands ports entre eux (César Ducruet, « Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire », p. 21-27) : « il y a bien émergence d'un système global de type *hubs and spokes*, centré autour de grandes plateformes de redistribution », et changement de la nature de la hiérarchie portuaire qui « ne peut plus être interprétée de la même façon que par le passé : le trafic de transit a, en effet, supplanté le trafic commercial ». De ce fait, même si Rotterdam ne vient plus qu'en huitième position dans la hiérarchie mondiale, néanmoins ce port et Singapour sont « les deux piliers de la circulation mondiale actuelle » (*ibid.*). L'évolution nouvelle, c'est l'émergence des *hubs* maritimes qui doit nous amener aussi à « ne pas confondre quantité et qualité », comme le montre l'exemple de Shanghai qui reste avant tout le point de desserte de « son immense arrière-pays » (*ibid.*). À propos de Rotterdam, notons au passage la très bonne mise au point de Paul Tourret : « Rotterdam et Anvers : un duo portuaire original » (p. 30-32).

Ce numéro spécial est par ailleurs magnifiquement illustré, de manière la plupart du temps à bien éclairer le texte. Il comporte aussi plusieurs cartes excellentes par exemple, « Les principales routes dans le monde en 1860, 1912 et 2014 » (p. 17), ou encore « La hiérarchie portuaire mondiale en 1890 et en 2008 » (p. 25). Le glossaire est bien venu, et plus encore les « éléments

chronologiques » (p. 19-20). Plusieurs notices brèves, dont certaines ont déjà été citées, sont de qualité, notamment celle intitulée « L'hinterland : un maillon clé pour la logistique maritime » (Yann Bouchery, p. 15-16) ou « Les villes portuaires subsahariennes : enjeu(x) de croissance(s) » (Brigitte Daudet, p. 85-89), mais on ne saisit pas très bien, par rapport au sujet du dossier pourquoi y figure cette note-au demeurant intéressante-sur « le pilotage portuaire en France » (p. 53-55), et moins encore l'article intitulé : « Un régime spécifique : les bases navales en territoire étranger » (p. 78-83). Au contraire, on a beaucoup d'intérêt à lire l'étude placée hors dossier d'Hubert Bonin : « Le canal de Suez dans les relations internationales » (p. 107-115), accompagnée d'une note du même auteur sur Panama : « Panama (1914-2014) : trois canaux en un » (p. 116-117). Précises et bien renseignées, elles sont excellentes.

Jean-Pierre Poussou

Michèle Battesti (dir.), *La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État*, Paris, PUPS, 2014, 496 p.

Même si le récent développement de la piraterie somalienne n'en est pas la seule cause car, après tout, corsaires et pirates ont toujours, par leurs aventures, retenu l'attention et suscité une importante littérature ainsi qu'une nombreuse filmographie, il est évident qu'il a joué un rôle décisif dans le renouveau actuel de l'étude historique de ces questions comme le montre la parution en 2013 du monumental *Dictionnaire des corsaires et des pirates* de Gilbert Buti et Philippe Hrodej (Paris, CNRS), d'un numéro spécial de la *Revue d'histoire maritime* (n° 17), ou d'un *Jean Bart* de Patrick Villiers (Paris, Fayard), voire par l'intérêt que leur portent des publications grand public, comme un numéro spécial du *Figaro Histoire* (n° 9, août-septembre 2013). C'est dans ce contexte qu'à l'initiative de Michèle Battesti, au nom de l'IRSEM (Institut de recherche stratégique de l'École militaire), s'est tenu en mai 2012, à La Rochelle et Rochefort, un grand colloque international dont procède le présent volume.

Son ampleur à elle seule en fait déjà l'intérêt : 41 communications, aboutissant à un gros volume de quasiment 500 pages. J'y ajouterai deux autres éléments : d'une part, une orientation délibérée vers les problèmes contemporains et vers les aspects juridiques du problème ; d'autre part, une excellente introduction, qui est en fait une très belle synthèse de la question, par Michèle Battesti qui a dirigé la publication (p. 9-21), et qui a veillé à ce que les points de vue historiques plus anciens que les difficultés de la fin du xx^e et du début du xxi^e siècle soient bien présents. Pour toutes ces raisons, il s'agit d'un ouvrage de référence, désormais indispensable. Certes, il y a des inégalités et quelques déficiences : si la présentation est excellente, la relecture a laissé subsister

plusieurs lacunes ou coquilles, sans que cela soit d'ailleurs excessif ; plusieurs textes sont beaucoup trop courts, en particulier les trois contributions qui se situent entre les pages 399 et 408. Il y a également ici ou là quelques affirmations qui laissent le lecteur particulièrement interloqué, la palme revenant à Daniel Mathonnet qui explique que « Londres et Paris ont été créés (*sic*) à l'intérieur des terres tant pour éviter les risques maritimes proprement dits que dans le souci de se mettre à l'abri, le plus possible, des attaques et razzias des pirates » (p. 49). Je regrette encore un découpage et une organisation d'ensemble peu convaincants, mais ce ne sont au total que des scories mineures par rapport à la qualité des apports de l'ouvrage.

340

L'éclairage portant sur les faits ou les périodes antérieurs à la nôtre est à la fois présent, suggestif et lacunaire, sans que l'on puisse en faire grief : l'exhaustivité n'était pas possible. Mais plusieurs textes sont tout à fait intéressants, qu'il s'agisse de questions relativement ponctuelles comme « Les Uscoques », qui étaient majoritairement des réfugiés de l'Empire ottoman, établis à Senj et en Dalmatie septentrionale au ^{xvi}^e et au début du ^{xvii}^e siècle, et dont les ressources étaient le pillage et la piraterie, essentiellement contre les Ottomans, avant leur désarmement en 1617 (excellente mise au point de Jean Bérenger, p. 151-160), ou l'étude avant l'arrivée des Européens au Japon du clan d'Hirado : les Matsuura (Patrizia Carozzi, p. 161-184), et celle de Paola Calanca consacrée à la grande période de la piraterie chinoise au milieu du ^{xvi}^e siècle : « les célèbres wokou » (« Wokou, un terme au long cours », p. 63-79) ou encore la présentation synthétique par Alain Blondy du rôle de Malte « entre course et contrecourse chrétienne » (p. 313-320), sans oublier l'importance qu'a connu et que connaît encore la piraterie dans l'archipel Sulu et dans toute l'Asie du Sud-Est (James F. Warren, « The power of speeches and kinds of people. The character of the "pirates" of the Sulu Zone in the European imagination and discourse and the closing of the Eastern Seas », p. 81-94). On y ajoutera tout un ensemble de communications regroupées entre les pages 283 à 390 qui apportent des analyses historiques dont les plus neuves sont celles de Philippe Hrodej : « L'État français face à la piraterie..., 1715-1727 » (p. 347-360) et d'Eva-Maria von Kemnitz : « Le Portugal et la course barbaresque... » (p. 361-370). Curieusement, les textes de Pierre Prétou : « Du larron "écumeur des mers" aux "pirathes" : les genèses de l'accusation en piraterie à la fin du Moyen Âge français » (p. 37-48) et de Jean-Marie Kowalski : « Du héros antique à l'ennemi public : évolution des représentations antiques du pirate » (p. 25-36) sont placés ailleurs. Cette dernière contribution mérite de retenir l'attention : il s'agit d'une synthèse à laquelle on se référera désormais. Elle est complétée par celle d'une moindre ampleur de Catherine Wolff : « La figure des pirates dans les déclamations des rhéteurs latins » (p. 411-422), qui fait partie d'un ensemble intitulé « Le pirate

dans l'ordre symbolique », mais les quatre textes qui y sont rassemblés sont eux aussi de l'ordre des représentations, l'un s'attachant « au portrait français du corsaire barbaresque » (Alexandre Jubelin, p. 423-438), un autre au « mythe pirate : une figure sans portrait » (Annie Mader-Vache, p. 459-480), un autre encore à la « généalogie de la figure littéraire du pirate du XVII^e au XIX^e siècle » (Sylvie Roquemaura-Gros, p. 439-458), ces deux derniers sortant de l'ordinaire comme celui de J.-M. Kowalski.

Le cœur de l'ouvrage est donc le centrage sur la piraterie contemporaine, plus spécialement le long des côtes somaliennes et en mer Rouge. Le premier intérêt de ces contributions est de montrer le renversement de situation auquel nous assistons puisque si la mer Rouge a toujours été un lieu d'exercice favori pour les pirates (Colette Dubois : « La navigation en mer Rouge à hauts risques ? Une timide tentative pour internationaliser la lutte contre la piraterie 1898-1903 », p. 371-390), au contraire ce qui se passe le long des côtes somaliennes est tout à fait récent puisqu'il s'agit « d'une génération spontanée de pirates apparue dès le début des années 1990 ». Trois éléments se sont additionnés pour la faire naître : la proximité de la plus grande route commerciale maritime ; des moyens techniques (navires légers à moteur, armement facile et efficient) et financiers nouveaux ; « la présence d'une population jeune, pauvre et désœuvrée », et l'absence d'un État. Mais, ces éléments n'auraient certainement pas abouti à ce résultat s'il n'était pas aussi et surtout, comme le souligne François Guizou dans un texte remarquable (« La piraterie somalienne : innovation, masque du désordre et mondialisation », p. 197-214), « la réussite d'un système réticulaire mondialisé somali » qui a mis en place une « économie de l'enlèvement ». Autour de cette belle approche, toute une série de problèmes et de problématiques est mise en valeur. D'un côté, il est très clair que les attaques ainsi perpétrées ont eu une résonance mondiale et que la lutte contre la piraterie somalienne est devenue un fait majeur de la vie maritime mondiale au début du XXI^e siècle, au risque de faire oublier qu'elle sévit ailleurs, qu'elle est même permanente dans les Philippines ou dans le détroit de Malacca (Éric Frécon, « Pirates des villes, pirates des champs : une génération de pirates au cœur du détroit de Malacca, 1990-2012 », p. 215-226), et qu'elle se développe, là aussi récemment, dans le delta du Niger par suite d'une richesse pétrolière nouvelle (Patrice Sartre, « La piraterie du delta du Niger. L'abondance des ressources dans un État faible », p. 227-232). Il en est résulté tout un ensemble de conséquences évoquées ou étudiées de manière approfondie dans l'ouvrage, telles qu'une organisation internationale de lutte contre la piraterie, ou la mise sur pied de stratégies et tactiques pour la contrer (cf. Xavier Mesnet : « La lutte anti-piraterie dans l'océan Indien », qui est une analyse du dispositif *Atalanta*, p. 391-395), ou – cela tient une grande place dans ce volume – l'accroissement

de l'arsenal juridique permettant de châtier les pirates lorsqu'ils sont capturés alors que jusque là leur impunité était grande. Il s'ensuit de ce fait de nombreux développements consacrés à une approche juridique de la piraterie. D'un autre côté, des études comparatives contemporaines ou plus anciennes permettent de mieux comprendre le phénomène: d'autres zones de piraterie sont donc étudiées, finalement de manière très large et par là même très utile. Mais il nous est également montré que l'on a surinvesti sur cette piraterie somalienne et plus généralement sur le phénomène pirate, maintenant et autrefois. Paul Tourret souligne que si « elle coûte cher au transport maritime et à ses clients », cependant elle concerne surtout « de petites unités », et elle ne représente qu'un nombre très réduit de navires attaqués: autour de 1 %, et encore moins de navires détournés: 0,3 à 0,5 % (« Les flux maritimes face à la piraterie: quels impacts? », p. 251-256). Il n'empêche que son écho mondial est considérable et qu'elle s'étend: cf. Claude Morel, « Les Seychelles et les défis de la piraterie maritime » (p. 271-276). C'est un apport fondamental du livre que de souligner qu'au total le coût de la piraterie est limité, ce qui ne signifie nullement qu'il faut la tolérer: les contributions en guise de conclusion de Francis Vallat et de Bruno Nielly sont là pour nous le rappeler, d'autant plus que « l'implication militaire » n'a qu'un « effet forcément limité » (B. Nielly), et que l'action de l'Etat, même accrue, ne peut suffire à résoudre la question, ce qui amène aujourd'hui à développer « l'autoprotection des navires » (voir le texte de F. Vallat). Mais tout ceci a un coût, et il reste le problème majeur de la sécurité de la navigation que l'on ne peut pas ne pas considérer comme indispensable, dans la mesure même où « le transport maritime reste le mode de transport prédominant; il implique quelque 50 000 navires de commerce, issus de 150 pays, et 90 % du commerce mondial en volume transite par la mer » (Renaud Bellais et Josselin Droff, « La lutte contre la piraterie comme bien public international: une analyse économique », p. 233-249). Or justement, « alors que la lutte contre la piraterie a révélé l'existence d'un bien international: la sécurité maritime », l'opération *Atalanta*, déjà mentionnée, a mis en valeur les limites de l'organisation actuelle de la lutte contre ce fléau, et la nécessité de mettre sur pied une véritable « structure supranationale », seule à même de préserver ce « bien public international », notion qui méritera d'être davantage considérée en profondeur, mais c'est une action qui ne peut se limiter au seul espace maritime dans la mesure même où les pirates existent pour de multiples raisons mais notamment pour des motifs de pauvreté ou de traditions culturelles (R. Bellais et J. Droff).

Mais l'une des difficultés majeures est qu'aussi bien les actions et interventions que les sanctions et les châtiments, à la différence d'autrefois, soulèvent d'épineux problèmes juridiques. Les mettre en valeur a été un des objectifs

majeurs du colloque. C'est pourquoi il nous faut, *in fine*, revenir sur la grande place que tiennent les approches de caractère juridique dans cet ouvrage : sept communications, dont six groupées dans la première partie. L'évolution du droit français en est la première dimension grâce aux contributions de Daniel Mathonnet : « L'évolution du droit de la piraterie en France de la période moderne à la loi du 20 décembre 2007 » (p. 49-62) et de Jean-Louis Fillon : « La piraterie contemporaine et le droit » (p. 95-98) qui débouchent sur l'étude par François Laurent de « La loi française du 5 janvier 2011 » (p. 99-106). Présents dans ces textes, les aspects internationaux du problème sont étudiés par Éric Chaboureau (« La problématique des accords de transfert par des États tiers des personnes soupçonnées d'actes de piraterie... », p. 107-120) ou par Guillaume Loonis-Quélen (« Piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires. La portée géographique comme élément de définition en droit international et en droit français », p. 129-147), sans oublier « les aspects de droit privé » de la piraterie (Philippe Delebecque, p. 121-128), ou « la responsabilité du capitaine » dans la piraterie contemporaine (Jacques Portail, p. 399-402).

Tous ces apports indiquent clairement que si cet ouvrage n'est certes pas un traité de la piraterie, il n'en est pas moins actuellement l'approche en français la plus vaste des questions soulevées par la piraterie contemporaine, ce à quoi s'ajoutent de nombreux et intéressants aperçus historiques. C'est dire son mérite et son importance.

Jean-Pierre Poussou

« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du *Figaro Histoire*, août-septembre 2013

Il est très exceptionnel qu'un magazine, même historique, destiné à un large public, s'intéressant à l'histoire maritime, fasse appel aux meilleurs spécialistes pour traiter un sujet relevant de celle-ci. C'est donc avec un grand intérêt et sans limiter notre joie qu'il nous faut accueillir ce numéro du *Figaro Histoire* dont les pages 42 à 103 sont consacrées aux corsaires et pirates. Comme il est indiqué, parce que le grand public est très attiré par ces questions, l'occasion de ce choix a bien entendu été la publication de l'excellent *Dictionnaire des corsaires et pirates* (Paris, CNRS Éditions, 2013) que nous devons à nos amis Gilbert Buti et Philippe Hrodej, qui sont d'ailleurs partie prenante de ce numéro ainsi que Patrick Villiers.

Sept contributions ont été retenues, accompagnées de notices littéraires. Les articles de fond précisent bien ce qu'étaient les corsaires et ce qu'étaient les pirates, l'accent étant d'ailleurs davantage mis sur les corsaires, peut-être parce que les lecteurs grand public connaissent moins leurs réalités que celles de la piraterie (Gilbert Buti : « Les seigneurs de la mer », p. 44-53 ; Philippe Hrodej :

« Devenir corsaire en 9 leçons », p. 58-70). À l'appui de ces deux textes, Patrick Villiers résume d'excellente manière la vie et le rôle de Jean Bart : « Jean Bart le Magnifique » (p. 54-57), cependant que Gilbert Buti intervient une deuxième fois pour expliquer ce que fut le *corso* méditerranéen, question d'autant plus importante qu'elle recoupe des préoccupations actuelles par rapport au monde musulman et que la plupart des lecteurs ignorent que les Chrétiens également (*cf.* l'Ordre de Malte) pratiquaient la course en Méditerranée, pas toujours – il s'en faut – aux seuls dépens des pouvoirs relevant de l'Empire ottoman (« Le clan des Méditerranéens », p. 70-73). Ces contributions sont fort bien illustrées avec notamment une excellente carte des « principaux faits d'armes de Jean Bart » (p. 57), même si globalement cette illustration souffre d'un caractère grand public excessif.

Le texte consacré à la filmographie des corsaires, pirates et flibustiers (Geoffroy Caillet, « Hollywood à l'abordage », p. 84-89) est de bonne tenue, même s'il aurait gagné à être beaucoup plus développé. Les notices biographiques sur les principaux pirates et corsaires (Thibault Dary, « Pavillon noir et jambe de bois », p. 74-83) seront utiles mais souffrent du choix d'une bibliographie uniquement française : comment-on peut-on se passer de l'historiographie anglaise, au moins pour quelques titres essentiels, quand on traite un tel sujet, et alors justement que Drake et Raleigh, Morgan, Teach – mais Hawkins est oublié – sont mentionnés ? Il en va de même de la rapide mais bonne présentation de Daniel Defoe par Philippe Colombani : « Dr Johnson & mister Defoe » (p. 92-95). Mais aussi de la revue bibliographique dont la majeure partie a été assurée par Albane Piot et complétée par plusieurs autres auteurs. Elle rendra néanmoins de précieux services à un grand public car les recensions, pour être brèves, sont bien faites et souvent suggestives.

Le thème de la piraterie dans la bande dessinée n'a pas été oublié, mais il est traité beaucoup trop rapidement et ce texte ne peut servir que de succincte introduction pour un lecteur tout à fait ignorant de cet aspect (Philippe Colombani, « Mille sabords », p. 102-103, avec d'ailleurs des oublis : par exemple, la bande humoristique « Barbe-Noire et les pirates »).

Dans ce numéro figure également, après ce dossier, un texte consacré à cette île qui joua un si grand rôle dans la guerre de course en Méditerranée : Malte. Mais il s'agit d'une contribution que je qualifierai simplement de journalistique, dotée d'un titre idiot, avec une méconnaissance totale ou un oubli absolu des importants ouvrages et travaux, pourtant français – notamment de Michel Fontenay et d'Alain Blondy –, existant à ce sujet (Marie Zawisza : « 100 % pur Malte », p. 106-113).

Antonella Alimento, *War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*, Milano, Franco Angeli, coll. « Storia », 2011, 266 p.

La régulation des relations internationales et des conflits a été un des domaines majeurs de l'évolution européenne aux XVII^e et XVIII^e siècles, époque où s'est mis en place le concept de neutralité qui est une des formes principales des rapports entre le commerce et la guerre. C'est à les étudier en profondeur que se sont consacrés les participants à un projet de recherche dirigé par Antonella Alimento, de l'université de Pise, programme qui se déroula de 2008 à 2010, et dont le présent volume met à disposition « les apports les plus significatifs ». L'ouvrage est divisé en deux parties. La première étudie de manière « pratique » des exemples au cours desquels sont posés et développés les rapports entre la politique et la neutralité; la seconde est consacrée à des « modèles théoriques de neutralité » : il faut entendre par là, essentiellement, comment plusieurs auteurs ont développé ce concept et la manière dont leurs textes ont été reçus. Deux autres éléments doivent être mis en valeur : pour la plupart, les travaux se situent dans le cadre méditerranéen; une grande place est accordée aux « petits Etats », avec au premier rang le Grand Duché de Toscane, qui fit de la neutralité la pierre angulaire de sa politique afin de protéger ses intérêts commerciaux. Si, dans l'espace méditerranéen, les conflits opposaient de très grandes puissances – Grande-Bretagne, France, Empire des Habsbourg – celles-ci devaient néanmoins tenir compte de la présence d'Etats de bien moindre envergure qui ne souhaitaient pas être partie prenante des affrontements et qui, justement à l'image du Grand Duché de Toscane, cherchaient avant tout à protéger leur activité commerciale car elle était vitale pour eux, ce qui était d'ailleurs le cas également des Régences barbaresques, lesquelles se trouvent curieusement placées dans la seconde partie, ce qui est tout à fait discutable. En tout cas, contrairement à ce que l'on oublie trop souvent, les Régences eurent avec les grandes puissances européennes des relations commerciales et signèrent même des traités de commerce, le premier intervenant en 1605 entre Tunis et la France. Elles avaient des produits à vendre en grandes quantités, telles que la laine ou les céréales, mais elles souhaitaient également se procurer des marchandises européennes ou transmises par les Européens. Bien entendu, les traités furent souvent battus en brèche, ce qui donna lieu à l'activité corsaire ou à des actions de représailles (Guillaume Calafat, « Ottoman North Africa and *ius publicum europaeum*. The case of the treaties of peace and trade 1600-1750 », p. 171-187), mais, comme l'a montré Martin Hübner, les Barbaresques n'engageaient jamais les hostilités contre des navires appartenant à des puissances amies ou neutres, et ne le faisaient que contre leurs ennemis, ce qui signifie qu'ils respectaient « la loi des nations ».

C'est dans le cadre de celle-ci que se développa donc le concept de neutralité, un pas décisif étant franchi avec la loi du 1^{er} août 1778 qui, à l'occasion de la guerre de l'Indépendance américaine, promulgua la neutralité toscane. Elle avait été préparée par Giuseppe Pierallini, sous l'autorité du gouverneur de Livourne, à la demande du Conseil d'État du Grand Duché, et le besoin de sa promulgation était bien entendu étroitement lié au souci de préserver l'activité de Livourne. Ce passage du port à l'État se fit « à la lumière des plus récentes théories du droit international » (Franco Angiolini, « From the neutrality of the port to the neutrality of the state. Projects, debates and laws in Habsburg-Lorraine Tuscany », p. 82-100). Un apport majeur de l'ouvrage est justement d'analyser les principales théories développées au cours du xvii^e et surtout du xviii^e siècle à propos du concept de neutralité par Grotius, Pufendorf, Vattel, Lampredi. Dans le domaine qui nous occupe, et dans le contexte méditerranéen donc, le plus important des auteurs est sans doute le Suisse Emer de Vattel qui publia en 1758 : *Le droit des gens, ou Principes de la loi naturelle, appliqués à la conduite et aux affaires des Nations et des Souverains*, ouvrage fondamental « pour comprendre l'évolution du débat politique à propos des relations internationales, qui commença avec la guerre de Sept Ans, et les relations entre les intérêts des Etats et ceux du commerce ». Il distingue la « parfaite neutralité » et « la neutralité active » qui « survient lorsque l'État neutre poursuit son commerce dans le but de tirer parti de l'état de guerre entre deux nations ». Un autre de ses apports principaux est de considérer que tout Etat, quelle que soit sa taille, a les mêmes droits que les autres, mais qu'un petit Etat ne peut assurer sa survie qu'en pratiquant une « parfaite neutralité ». Tout cela lui assura bien entendu une grande audience dans les Italies, notamment grâce à Pietro Verri et au groupe d'intellectuels du magazine *Il Caffè* de Milan, et grâce au contexte créé par la guerre d'Indépendance américaine. On vit ainsi les intérêts commerciaux l'emporter progressivement sur les liens et intérêts dynastiques. Par ailleurs, son influence fut très grande parmi les cercles gouvernementaux (Antonio Tramous, « The circulation of Vattel's *Droit des gens* in Italy: the doctrinal and practical model of government », p. 217-232). Mais, du strict point de vue des réflexions sur la neutralité, c'est vers le Danois Martin Hübner qu'il nous faut nous tourner. À Paris de 1754 à 1759, il publia cette année-là *De la Saisie des Bâtiments neutres ou du Droit qu'ont les Nations Belligérantes d'arrêter les Navires des peuples Amis*, premier livre entièrement consacré à la définition et à l'affirmation du principe de neutralité. L'ouvrage est bien entendu lié au comportement de la Grande-Bretagne durant la guerre de Sept Ans. Contre Hobbes, il pose en principe l'existence d'une loi naturelle qui bénéficie à l'humanité tout entière. Il en déduit que les Neutres n'ont pas le droit de participer à l'activité des belligérants mais que chaque État pacifique doit pouvoir librement exporter

ses productions et jouir de la « sécurité économique ». L'excellente et très claire analyse de Christian Schnakenbourg nous indique comment Hübner définit à la fois les obligations et les droits des Neutres ; surtout, il pose en principe que la neutralité couvre toutes les marchandises dont un Etat neutre fait commerce, de même qu'elle couvre son territoire ; un navire ne peut donc être saisi que s'il est évident que sa neutralité n'est qu'un déguisement. Il met d'ailleurs des conditions très rigoureuses à cette saisie qui ne peut intervenir par une inspection des marchandises transportées et seulement par l'examen des papiers et de la documentation du navire. On peut le considérer ainsi comme un digne héritier des Hanséates qui posaient en principe dès le Moyen Âge : « free ships, free goods » (C. Schnakenbourg, « From a right of war to a right of peace: Martin Hübner's contribution to the reflexion on neutrality in the eighteenth century », p. 203-216). En comparaison, les contributions consacrées à des thèmes plus strictement italiens n'ont pas un même intérêt pour des lecteurs non Italiens qu'il s'agisse de l'influence de Grotius et Pufendorf et de leur importance pour la définition du concept de neutralité dans les Etats italiens (Emmanuele Salerno, « Stare pactis and neutrality: Grotius and Pufendorf in the political thought of the early eighteenth century Grand Duchy of Tuscany », p. 188-202), ou du commerce des nations neutres du Florentin Giovanni Maria Lampredi (« Enrico Spagnesi, « The trade of "neutral nations" as viewed by the publicist Lampredi », p. 233-246). Ajoutons que, pour disposer d'un élément très important de comparaison, l'émergence progressive de la neutralité hollandaise au cours du XVIII^e siècle est également abordée (Koen Stapelbroek, « The emergence of Dutch neutrality: Trade, treaty politics and the peace of the Republic », p. 129-145). Enfin, à l'occasion de la capture à la fin de l'été 1780 par un corsaire espagnol d'un navire toscan, la *Thétis*, une étude pratique des problèmes soulevés par le respect et la définition de la neutralité a été proposée. Il s'agit d'un cas d'une très grande importance puisque l'affaire fut évoquée aussi bien par le Conseil de Guerre de Madrid que par l'Amirauté britannique. En effet, la cargaison de ce navire, composée de produits toscans (huile, vins, soies...) était à destination de l'Angleterre alors en guerre contre l'Espagne. L'argument espagnol était que la saisie venait du refus d'inspection. Il s'ensuivit un débat politique et juridique tout à fait considérable qui montre à quel point il était difficile de trouver un point d'équilibre entre les droits des Neutres et ceux des belligérants. Il ne doit pas être oublié qu'au demeurant les Britanniques réservaient aux navires hollandais le même traitement que celui subi par la *Thétis*, et contre lequel ils s'élevaient ! (Andrea Addobati, « The capture of the *Thetis*: A cause célèbre at the Madrid Council of war », p. 146-159).

Pour être intéressants, les autres textes du volume présents dans la première partie dénotent un certain manque de rigueur d'approche puisque la neutralité

n'apparaît que partiellement ou ponctuellement. On s'attachera néanmoins à l'étude de la mise en place du réseau des consuls, de la définition de leur rôle et de l'évolution de celui-ci. Tout d'abord, Manuel Herrero Sanchez met en valeur le fait que « les républiques mercantiles » ont joué un grand rôle dans le développement de la diplomatie. C'est Venise, en effet, qui est à l'origine de l'envoi de représentants permanents, pour s'y établir, dans d'autres États, afin de disposer « d'une information fiable et détaillée ». On sait à quel point sont précieuses pour les historiens les *Relazioni* des ambassadeurs génois et vénitiens ! Il y eut donc à la fois un développement et une structuration des personnels d'ambassade, mais aussi la mise en place et la définition du rôle des consuls (M. Herrero Sanchez, « Republican diplomacy and the power balance in Europe », p. 23-40). L'évolution du réseau et de l'activité de ces derniers fut tout à fait considérable au XVIII^e siècle. À la différence de grands États comme la France et l'Espagne qui développèrent de grands systèmes de diplomatie nationale, les « États plus petits, y compris ceux de la péninsule italienne, développèrent des institutions consulaires plus souples, capables de réagir rapidement en cas de nécessité ». Toute la question des consuls est en fait très complexe, aussi bien en ce qui concerne leur nationalité, que leur marge ou leurs possibilités d'action. Ce qui est évident, c'est que « l'acceptation d'un nouveau consul n'était en rien une formalité ». Pour leur part, les États italiens lui donnèrent progressivement un rôle qui en faisait un homme effectivement au service de la nation à laquelle il appartenait. Les consuls en vinrent donc à être intégrés dans les traités de navigation et de commerce où leur rôle, leur place et leurs prérogatives étaient précisés » (Marcella Anglietti, « The consular institution between war and commerce, state and nation. Comparative examples in eighteenth-century Europe », p. 41-54). Les limites du rôle des consuls mais aussi les possibilités qu'il leur donnait sur un plan personnel sont bien mises en valeur par l'étude du cas des Ginori, consuls florentins à Cadix et Lisbonne à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle. Il en résulte clairement (p. 67) « que la figure du consul présentait plusieurs faces, car elle était celle d'un homme aux intérêts privés qui disposait d'un réseau de contacts personnels très étendus, ce qui l'amena à occuper une position hybride, à la fois politique et commerciale. Mais c'était son réseau particulier qui avait entraîné sa nomination comme consul justement parce qu'ainsi il démontrait sa capacité à être une source d'information pour son gouvernement ». Il en bénéficiait car cette position hybride donnait aux consuls « de considérables opportunités pour une promotion socioéconomique » qui amena Lorenzo Ginori jusqu'au gouvernement de la Toscane (Francisco Javier Zamora Rodriguez, « War, trade, products and consumption patterns. The Ginori and their information networks », p. 55-67). Par ailleurs, plusieurs contributions s'attachent à la législation commerciale, à commencer par la législation maritime du Grand Duché de Toscane à travers l'édit de 1748, étude qui commence par un

rappel des principales législations italiennes survenues dans ce domaine au cours du XVII^e et de la première moitié du XVIII^e siècle (p. 69). Cet édit marque, de la part de la Maison de Lorraine, un changement complet par rapport aux Médicis qui ne s'étaient pas occupés de cela ; la nouvelle dynastie entend intervenir directement dans l'économie ; en l'espèce, le but est de soutenir la croissance de l'activité commerciale et maritime. Marqué par une forte influence génoise, l'édit entend contrôler le recrutement et l'activité des capitaines et des équipages, mais aussi la navigation. Si son but principal : bâtir une flotte toscane, échoua, il apporta néanmoins des améliorations à l'activité maritime (Daniele Edigati, « The Tuscan Edict of 1748 and ancien régime maritime legislation », p. 68-81).

C'est également à des questions de commerce maritime que s'attache un dernier groupe de textes, dont la pièce maîtresse est à l'évidence l'étude par Antonella Alimento des traités commerciaux entre la France et l'Angleterre de 1667 à 1713. Elle rappelle en particulier que le traité franco-anglais de libre-échange de 1860 a eu un précurseur direct : les clauses commerciales du traité d'Utrecht en 1713. L'analyse, fine et bien menée, met en valeur la manière totalement différente dont Français et Britanniques abordaient cette question et faisaient ces choix de traités commerciaux ; il est néanmoins dommage que la mise en perspective ait oublié le traité franco-anglais de 1786, beaucoup plus important pour comprendre celui de 1860 que le traité d'Utrecht (« Commercial treaties and the harmonisation of national interests. The Anglo-French case 1667-1713 », p. 107-128).

Jean-Pierre Poussou

Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, *Malte et Marseille au XVIII^e siècle*, Malte, Fondation de Malte, 2013, 618 p.

L'activité commerciale de Marseille au XVIII^e siècle est l'un des domaines où les progrès historiographiques ont été remarquables au cours du dernier demi-siècle, grâce aux travaux de Charles Carrière et de ses élèves. Les domaines extérieurs dans lesquels s'exerçait cette activité le sont beaucoup moins malgré les travaux de Patrick Boulanger (le commerce de l'huile d'olive) ou d'Ismet Touati (sur le commerce des blés d'Afrique du Nord, non encore publié). Parmi ces liens, ceux avec Malte furent particulièrement importants, et ont déjà fait l'objet de recherches, mais il manquait une synthèse que nous donne aujourd'hui le meilleur connaisseur de l'histoire de Malte, Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent qui a beaucoup abordé cette question. Il s'agit d'un ouvrage de qualité, malgré une structure un peu lâche et trois ou quatre répétitions. L'un de ses grands mérites est de nous procurer, en sus d'un texte très pertinent, une documentation primaire du plus grand intérêt : les lettres consulaires conservées dans les Archives de la cathédrale de

Malte ; il s'agit de la correspondance du chargé d'affaires français à Malte reçue de Marseille (1754-1779 et 1780-1793) et de Toulon (1775-1791).

Deux éléments justifient cette grosse étude (245 pages de texte), fort bien illustrée en noir grâce en particulier à de très significatifs et intéressants documents anciens, et bien que les reproductions soient à plusieurs reprises trop petites. L'un tient à l'évolution de Malte et à son rôle économique croissant. L'autre à la place considérable que l'île a prise dans le commerce de Marseille. Grâce aux décisions d'Anton Manoël de Vilhena, qui fut grand maître de 1722 à 1736, et qui suivit en cela les conseils d'un chevalier français, Charles-Sébastien Choiseul de La Rivière, l'Ordre se dota « en 1723 d'un port franc [...] doté de vastes entrepôts » ce qui « changea la donne économique, mais aussi politique » (p. 6), notamment en suscitant l'arrivée de nombreux Provençaux « qui vinrent s'y établir, temporairement ou définitivement, [et] y contractèrent mariage avec des jeunes femmes de la société du négoce maltais ». On a à cet égard une étude très bien menée de quelques-unes des figures de proue de cette immigration française, notamment les Poussielgue, les Prépaud et les Isouard (p. 88-99). Une des raisons de ce succès de l'escale maltaise est la présence du lazaret « aux tarifs intéressants », accompagné d'un hôpital gratuit, élément essentiel pour un port comme Marseille dont le tiers des échanges se faisait avec le Levant, commerce pour lequel la quarantaine était à la fois obligatoire et coûteuse, car payante, et même onéreuse (p. 61-62). C'est pourquoi, « dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Malte était devenue l'avant-port de Marseille et un quasi-protectorat de la Cour de Versailles » (p. 8), constituant ainsi le centre « de dépôt des marchandises entre l'Orient et l'Occident » (J. Godechot). L'île y trouva une prospérité nouvelle, cependant que les navires ne cessaient d'y venir : « dans les soixante-dix dernières années du XVIII^e siècle, le lazaret fut fréquenté par 230 vaisseaux, 220 galères, 90 chébecs, 50 galiotes, en provenance presque essentiellement du Levant et, à un moindre degré, d'Afrique du Nord et de Sicile. Leur principale destination était Marseille, puis Livourne ou Alger, et les Français fournissaient la plus grande part des pavillons » (p. 6-7). La question du contrôle sanitaire est étudiée en détail, cependant que plusieurs graphiques ou courbes apportent des données très utiles : par exemple, la répartition par pavillons des importations et exportations en 1797, le graphique montrant l'importance qu'eurent alors les pavillons maltais et siciliens (p. 212-213), ou encore le graphique de répartition des navires français entrant à Malte entre 1724 et 1762 (p. 170). Notons encore l'étude de l'évolution de la conjoncture entre ces deux dates, en mettant en valeur les cycles courts qui rythment (p. 170-177), ou celle du commerce avec les Régences barbaresques entre 1763 et 1798 (p. 177-185).

On peut, à cet endroit regretter que l'analyse économique n'ait pas été menée plus en détail mais, à l'évidence, un autre thème s'est imposé à l'auteur et à son

collaborateur : le lien très fort avec le royaume de France assuré par le chargé d'affaires français, « l'homme du roi », qui était à la fois le chargé d'affaires du roi et un chevalier de Malte. Il était aussi à la fois un ambassadeur auprès de l'Ordre et « un véritable consul travaillant à la sécurité des marins français mais aussi servant d'intermédiaire entre les nations françaises des Echelles et le monde ottoman, tant oriental qu'occidental, puisqu'il résidait dans le pays qui détenait le plus d'esclaves musulmans » (p. 8-9). En réalité, il est clair qu'au XVIII^e siècle Malte est « sous protectorat ». Le chargé d'affaires du roi y ajoutait des fonctions officieuses mais très importantes, comme « la surveillance de la course anglaise » (p. 110-111), ou, entre 1770 et 1783, une autre surveillance : celle des ambitions et activités de la Russie en Méditerranée. L'époque de la guerre de l'Indépendance américaine fut aussi celle où « la conjonction des corsaires anglais et russes fragilisa grandement le commerce français » (p. 124). Il fallut en venir à une politique des convois entre Marseille et Malte ; leur gestion et l'information les concernant furent elles aussi assurées par l'homme du roi (p. 122-133). La correspondance échangée avec la chambre de commerce de Marseille est d'ailleurs en temps de crise largement consacrée à des informations sur les corsaires (voir en annexe) ; au contraire avec la Marine de Toulon il s'agit presque uniquement de lettres concernant le service (avances, paiement de soldes...). De multiples lettres concernent les rapports avec les Barbaresques à la suite de captures chrétiennes ou musulmanes ; les esclaves de part et d'autre sont donc souvent présents, mais aussi le commerce des blés qui relia si souvent Marseille aux Régences barbaresques, avant tout celle d'Alger. Bien entendu, la conjoncture politique et commerciale est souvent évoquée. On y voit très clairement ce qu'était alors l'activité d'un consul, même si celui-ci se situe à Malte à un niveau supérieur, et joue un véritable rôle politique.

Les rapports de Malte avec la France, les échanges de Marseille avec l'île reposaient sur des équilibres qui purent paraître solides au XVIII^e siècle, mais que la Révolution fragilisa au point de les rompre. La confiance disparut entre Malte et la France, ce qui apparaît avec évidence en 1792. Progressivement, l'Ordre sortit de l'histoire de Malte et la rupture avec les siècles antérieurs survint lorsque le 24 prairial an VI (12 juin 1798), Malte capitula devant la flotte et l'armée françaises, commandées par Bonaparte, qui les amenait à la conquête de l'Égypte. Mais la domination ouverte française s'avéra peu durable puisque le 18 fructidor an VIII (4 septembre 1800) l'île capitula une deuxième fois, au profit maintenant des Anglais. Trop compromis avec les Français près de 450 résidents maltais prirent le chemin de l'exil ; les auteurs en donnent la liste nominative en annexe (p. 247-258). Le résultat de cette mainmise anglaise, ce fut l'éradication des liens avec Marseille.

Jean-Pierre Poussou

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

La Real Armada

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

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

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

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

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

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

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

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

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

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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